



सत्यमेव जयते

भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 217]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 5, 2012/आश्विन 13, 1934

No. 217]

NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 5, 2012/ASVINA 13, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 3 अक्टूबर, 2012

सं. टीएएमपी/21/2012-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और मैसर्स इंडिया स्टीमशिप एवं मैसर्स जेम्स मेकिंटोश एवं कंपनी प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दायर की गई प्रार्थना (रिट) याचिका सं. 12119 का 2008 में माननीय केरल उच्च न्यायालय के निर्देश का अनुपालन करते हुए, न्यायालय के फैसले के आधार पर, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण सालविज् प्रचलन के लिए टग किराया प्रभारों का अनुमोदन हेतु, कोच्चि पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को और इस संबंध में मैसर्स इंडिया स्टीमशिप और मैसर्स जेम्स मेकिंटोश एवं कंपनी प्राइवेट लिमिटेड से प्राप्त संयुक्त घोषणा को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएएमपी/21/2012-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास एवं इंडिया स्टीमशिप/
जेम्स मेकिनटोश एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड

.....

आवेदक

आदेश

(सितम्बर, 2012 के 28वें दिन पारित)

यह मामला मै. इंडिया स्टीमशिप और मै. जेम्स मेकिनटोश एंड कं. प्रा. द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका सं. 2008 का 12119 में 24 फरवरी 2012 को माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा पारित आदेश के आधार पर, साल्वेज परिचालन के लिए टग किराया प्रभारों के अनुमोदन की मांग करते हुए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीओपीटी का प्रस्ताव दिनांक 20 मार्च 2012 साल्वेज परिचालनों के लिए टगों की तैनाती के लिए प्रमारों की वसूली पर पत्तन और मै0 जेम्स मेकिनतोश एंड कं. प्रा. लि. (जेएमसीपीएल) के बीच हुए विवाद और माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा इसपर सीओपीटी, याचिकाकर्ता और टीएमपी को निदेश जारी करते हुए पारित आदेश के संदर्भ में है। पत्तन ने उक्त निर्णय अग्रेषित करते हुए अपने अधिवक्ताओं से पत्तन द्वारा प्राप्त पत्र दिनांक 12 मार्च 2012 की प्रति के साथ 24 फरवरी 2012 को माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा पारित निर्णय-आदेश की प्रति प्रेषित की है। ऊपर संदर्भित पत्र में सीओपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें नीचे सारबद्ध की गई हैं:-

- (i). सीओपीटी ने एकल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) परिचालनों के शुरू होने की उम्मीद में 15-09-2007 को 50 टन बोलार्ड पुल की दो टग किराये पर ली थीं और कोचीन में प्रतिस्थापित की थीं।
- (ii). सीओपीटी में एसपीएम परिचालन एक नई सेवा होने के नाते, सीओपीटी के न्यासी मंडल ने 29-06-2007 को हुई अपनी बैठक में, तटीय और विदेशगामी पोतों के लिए क्रमशः ₹0 41,000/- प्रति टग प्रति घंटा और 1708.33 प्रति टग प्रति घंटा की तदर्थ दरें निर्धारित की थीं। पत्तन ने तदर्थ दरों के अनुमोदन के लिए 31-5-2007 को टीएमपी के समक्ष प्रस्ताव दाखिल किया था। टीएमपी ने तदर्थ दरों के अनुमोदन के लिए पत्तन का प्रस्ताव प्राप्त होने की सूचना अपने पत्र दिनांक 11 जून 2007 द्वारा दी थी।
- (iii). तत्पश्चात, पत्तन ने दिसम्बर 2007 से सितम्बर 2008 तक 10 महीनों के लिए वास्तविक परिचालनों के आधार पर टीएमपी के अनुरोध पर एसपीएम परिचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु 13-10-2008 को एक नया प्रस्ताव दाखिल किया था।
- (iv). इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा एसपीएम पर पुल बैंक परिचालन के लिए किराये पर ली गई टगों के लिए 3 दिसम्बर 2007 से पूर्वव्यापी प्रभाव से प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग टग प्रभार अनुमोदित किए थे जोकि निम्नवत् हैं:-

3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए		30 सितम्बर 2008 के बाद की अवधि के लिए	
विदेशगामी (अ.डा. में)	तटीय (₹0 में)	विदेशगामी (अ.डा. में)	तटीय (₹0 में)
825.18	19586	560.25	16280

- (v). 16-11-2007 को, बाह्य लंगरगाह से पत्तन के सीओटी बर्थ तक संचलन के समय जेएमसीपीएल की एजेंसी के अधीन मै0 इंडिया स्टीमशिप, कोलकाता का तेल टैंकर पोत एमटी शालिनी उतारा गया था। सीओपीटी द्वारा किराये पर ली गई टग ओशन सिम्फनी और टग शिवा 16-11-2007 से 20-11-2007 तक आपातकालीन साल्वेज परिचालनों के लिए उपयोग किए गए थे।

- (vi). सीओपीटी ने 16-11-2007 से 20-11-2007 तक की अवधि के दौरान टग किराये पर लेने के लिए जेएमसीपीएल को 1708.33 अमेरिकी डालर की दर लागू की थी क्योंकि उस समय केवल तदर्थ दरें उपलब्ध थीं।
- (vii). जेएमसीपीएल यह दावा करते हुए आपातकालीन सात्वैज परिचालनों के लिए 1708.33 अमेरिकी डालर प्रति टग प्रति घंटा की दर लागू करने के लिए सीओपीटी के विरुद्ध 09-04-2008 को माननीय केरल उच्च न्यायालय चला गया था कि सात्वैज परिचालन के लिए टीएमपी अनुमोदित दरें नहीं थीं।
- (viii). माननीय उच्च न्यायालय द्वारा आदेश दिनांक 10 मार्च 2010 द्वारा यथा निदेशित, जेएमसीपीएल ने टीएमपी द्वारा अनुमोदित दरों के आधार पर संशोधित गणना (अर्थात् 825.18 अमेरिकी डॉलर प्रति टग प्रति घंटा) के अनुसार पत्तन को ₹ 38,22,038/- का भुगतान किया था।
- (ix). माननीय केरल उच्च न्यायालय ने यह निदेश देते हुए 24 फरवरी 2012 को इस मामले का निपटान किया है कि सीओपीटी 8 मार्च 2012 से एक महीने के भीतर प्राधिकरण के समक्ष उपयुक्त विवरण दाखिल करे और टीएमपी, 5वां प्रतिवादी अगले छह महीनों की अवधि के भीतर उस मामले में निर्णय ले। माननीय केरल उच्च न्यायालय का निर्णय-आदेश नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

“यहां पर याचिकाकर्ता (जेएमसीपी) और प्रतिवादी 1 से 4 (सीओपीटी तथा इसके अधिकारी) अपने दावों को इस निर्णय की प्रति प्राप्त होने की तारीख से एक महीने की अवधि के भीतर पांचवे प्रतिवादी (टीएमपी) के समक्ष उपयुक्त विवरण दाखिल करें। अतिरिक्त पांचवा प्रतिवादी तत्संबंधी पक्षों द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर दावे के समग्र पहलुओं पर विचार करेगा और यह पता लगाएगा कि पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त सेवा की मद टीएमपी द्वारा जारी की गई विभिन्न अधिसूचनाओं आच्छादित हैं अथवा नहीं और यदि नहीं तो सात्वैज परिचालनों तथा अन्य संबंधित गतिविधियों के लिए पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त सेवा के लिए लागू दरमान निर्धारित करेगा। इसके बारे में तत्संबंधी पक्षों को विधिवत् संप्रेषित किया जाएगा। यह अगले छह महीनों की अवधि के भीतर किया जाएगा। याचिकाकर्ताओं द्वारा राशि के भुगतान हेतु समग्र देयता उक्त निर्णय पर निर्भर करेगी।”

- (x). इस परिप्रेक्ष्य में, सीओपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि 16-11-2007 से 20-11-2007 तक की अवधि के दौरान एमटी रत्न शालिनी के मामले में किए गए सात्वैज परिचालनों के लिए 825.18 अमेरिकी डॉलर प्रति टग प्रति घंटा की टीएमपी अनुमोदित दर लागू करने की अनुमति उसे प्रदान करे भले ही सात्वैज परिचालन एसपीएम परिचालन के परिदृश्य से बाहर हो। इसने जेएमसीपीएल के साथ मुद्दों को सुलझाने के लिए इस संबंध में एक आदेश जारी करने का अनुरोध भी किया है।

3. इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा उस प्रासंगिक समय इस संबंध में सीओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के आधार पर एसपीएम पर पुलबैक परिचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा किराये पर ली गई टगों की तैनाती के लिए दर अनुमोदित की थी। 17 दिसम्बर 2008 के उक्त संदर्भित स्थिति को नीचे सारबद्ध किया गया है:—

(क). सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 मई 2007 द्वारा सीओपीटी पर एसपीएम पर परिचालनों के लिए पोत संबंधित प्रभारों और घाटशुल्क के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया था। सीओपीटी ने एसपीएम के संस्थापन तथा परिचालनों के लिए इसके द्वारा बीपीसीएल के साथ किए गए समझौता ज्ञापन के प्रावधानों के आधार पर अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। सीओपीटी के प्रस्ताव में एसपीएम पर पुल बैक परिचालनों के लिए किराये पर ली टगों की तैनाती के लिए किराया प्रभारों का निर्धारण शामिल था। सीओपीटी ने तटीय तथा विदेशगामी पोतों के लिए क्रमशः ₹ 41,000/— और 1708.33 प्रति टग प्रति घंटा की दर प्रस्तावित की थी।

(ख). इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान यथा निर्णीत, सीओपीटी ने दिसम्बर 2007 से सितम्बर 2008 तक 10 महीनों की अवधि के लिए वास्तविक निष्पादन के आधार पर अपने पत्र दिनांक 13 अक्टूबर 2008 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था। संशोधित प्रस्ताव में, सीओपीटी ने पहले प्रस्तावित तटीय के लिए 1708.33 अमेरिकी डॉलर और ₹ 41,000/— प्रति टग प्रति घंटा के स्थान पर ₹ 29,200/— प्रति टग प्रति घंटा में प्रस्तावित दर का संशोधन किया है।

(ग). संशोधित प्रस्ताव में, सीओपीटी ने सूचित किया है कि हालांकि एसपीएम परिचालन केवल 3 दिसम्बर 2007 से शुरू किया गया था, एसपीएम परिचालन के लिए अलग-से किराये पर ली गई दो टगें 15 सितम्बर 2007 को स्थापित की गई थीं।

(घ). जैसाकि आदेश दिनांक 17 दिसंबर 2008 के अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किए गए लागत विवरण से देखा जा सकता है, पुलबैक परिचालनों के लिए दरों के दो सैट — एक 3 दिसम्बर 2007 से 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए और दूसरा 1 अक्टूबर 2008 से एक वर्ष के लिए निर्धारित किए गए थे। 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए दर उस अवधि के दौरान 15 सितम्बर 2007 से 2 दिसम्बर 2007 तक की अवधि के लिए पत्तन द्वारा प्रोद्भूत किराया प्रभारों को स्वीकार करने के बाद निर्धारित किया गया था जब टगों को स्टैंडबाई रखा गया था।

4.1. निर्णय आदेश से यथा निर्दिष्ट, मै0 इंडिया स्टीमशिप और मै0 जेएमसीपीएल (याचिकाकर्ता 1 एवं 2 क्रमशः) ने अपने न्यासी मंडल, अध्यक्ष तथा इसके अधिकारियों (प्रतिवादी 1 से 4) के माध्यम से सीओपीटी के विरुद्ध 10-4-2008 को रिट याचिका दाखिल की थी। टीएएमपी को रिट याचिका में 5वां अतिरिक्त प्रतिवादी दर्शाया गया है और अधिवक्ता, श्री अब्राहम थॉमस, केंद्रीय सरकार अधिवक्ता द्वारा प्रतिनिधित्व किया बताया गया है। तथापि, यह प्राधिकरण तब तक याचिकाकर्ताओं द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका से परिचित नहीं है जब तक कि माननीय केरल उच्च न्यायालय के निर्णय की प्रति अग्रेषित करने के लिए सीओपीटी से संदर्भ दिनांक 20 मार्च 2012 प्राप्त नहीं हुआ था। इस प्राधिकरण ने इस बारे में केंद्रीय सरकार के अधिवक्ता अथवा माननीय केरल उच्च न्यायालय की रजिस्ट्री से कुछ सुना था।

4.2. निर्णय आदेश के अनुच्छेद 17 पर, उच्च न्यायालय ने यह पाया है कि याचिकाकर्ता-1 (इंडिया स्टीमशिप) टीएएमपी के समक्ष पहले ही बयान बयान दाखिल कर चुका है और टीएएमपी ने उसपर कोई शपथपत्र दाखिल नहीं किया था। यह तथ्य है कि मै0 इंडिया स्टीमशिप ने अपने पत्र दिनांक 7 अप्रैल 2008 द्वारा, 9 अप्रैल 2008 को माननीय उच्च न्यायालय के पास जाने से कुछ समय पहले ही, साल्वेज परिचालनों के लिए टग शिवा और ओशन-सिम्फनी की तैनाती के लिए प्रभारों की वसूली के बारे में सीओपीटी के साथ हुए विवाद के बारे में इस प्राधिकरण को जानकारी दे दी थी और इस प्राधिकरण से अनुरोध किया गया था कि सीओपीटी से प्रासंगिक रिकॉर्ड मांगे जाएं और दोनों पक्षों को सुनने के बाद, सीओपीटी को निदेश दिया जाए कि उसके द्वारा की गई अधिक वसूली की वापसी की जाए। हालांकि मै0 इंडिया स्टीमशिप के पत्र दिनांक 7 अप्रैल 2008 पर हमारे द्वारा कोई कार्रवाई शुरू नहीं की गई थी, परन्तु यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण को पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीआर-14019/36/2001-पीजी दिनांक 9 सितम्बर 2002 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी किए गए निदेशों के अनुसार अलग-अलग पक्षों द्वारा दिए जाने वाले अभ्यावेदनों पर कार्यवाही करने से रोका गया है।

5.1. माननीय उच्च न्यायालय का आदेश दोनों याचिकाकर्ताओं (जेएमसीपीएल) और सीओपीटी से यह अपेक्षा करता है कि इस निर्णय की प्राप्ति की तारीख से एक महीने के भीतर अपने दावे अग्रेषित करें। चूंकि याचिकाकर्ताओं से कोई दावा विवरण प्राप्त नहीं हुए थे, इसलिए हमने हमारे पत्र दिनांक 3 अप्रैल 2012 द्वारा याचिकाकर्ताओं, मै0 इंडिया स्टीमशिप और मै0 जेएमसीपीएल से अनुरोध किया था कि माननीय उच्च न्यायालय द्वारा निर्धारित की गई समयावधि के भीतर अपने-अपने दावे विवरण दाखिल करें।

5.2. उसके बाद, जेएमसीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 6 अप्रैल 2012 द्वारा संयुक्त दावा विवरण दाखिल किया था। जेएमसीपीएल और इंडिया स्टीमशिप द्वारा अपने संयुक्त दावा विवरण में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). इंडिया स्टीमशिप टैंकर पोत 'एमटी रत्ना शालिनी बी-73' का स्वामी है, जो 13/11/2007 को कोचीन पत्तन पर लाया गया था। जेएमसीपीएल कोचीन में इंडिया स्टीमशिप का स्थानीय स्टीमर एजेंट है।
- (ii). कोचीन पत्तन के बाह्य लंगरगाह में 13/11/2007 को सायं 4:18 बजे 82249 मी.ट. कच्चे तेल ढोकर लाया पोत 'एमटी रत्ना शालिनी' बी-73 भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन लिमिटेड (कोचीन रिफाइनरी) द्वारा प्राप्त किया जाना था। बाद में पोत पत्तन नियंत्रण द्वारा दिए गए निर्देशों के अनुसार कोचीन पत्तन की

बाह्य सड़कों/बाह्य लंगरगाह पर खड़ा किया जाना था। 15/11/2007 की रात को, कोचीन पत्तन के तेल टर्मिनल पर पोत की बर्थिंग के लिए पत्तन के चैनल के माध्यम से पोत को पत्तन के भीतर लेने के लिए 16/11/2007 को प्रातः 5:40 बजे पत्तन के पाइलट को लेने के लिए पत्तन नियंत्रण से पोत के मास्टर को अनुदेश प्राप्त हुए थे।

- (iii). तत्पश्चात्, पत्तन का पाइलट 16/11/2007 को प्रातः 5:40 बजे पोत पर चढ़ा था और उसने पोत का नियंत्रण ले लिया था और पत्तन के पाइलट द्वारा यथा निर्देशित, पोत इंजन को आगे बढ़ने के लिए लाया गया था और पाइलट ने इंजन को पूरी तरह आगे बढ़ने का आदेश दिया था। जब पोत घाट सं. 1 और 2 के बीच पत्तन चैनल में प्रवेश करने ही वाला था, पोत जमीन पर आ गया। पत्तन के पाइलट, मास्टर और पोत पर मौजूद क्रूज ने पोत को गहरे चैनल में ले जाने के लिए सर्वोत्तम प्रयास किए थे। पत्तन के हारबर मास्टर, उप कंजरवेटर की उपस्थिति में पत्तन टगों का इस्तेमाल करते हुए पोत को बाहर निकालने के लिए किए गए सभी प्रयास बेकार गए थे और पोत को पुनः पानी में नहीं तैराया जा सका था।
- (iv). आखिरकार, दावाकर्ताओं ने पोत को खाली करने का निर्णय लिया जिसके लिए दूसरा टैंकर पोत 'एमटी लेडी चेयरा' किराये पर लिया गया था और कच्चे तेल का कार्गो दावाकर्ताओं के पोत एमटी 'रत्ना शालिनी' से किराये पर लिए गए टैंकर एमटी 'लेडी चेयरा' में स्थानांतरित किया गया था। उसके बाद, पोत को चैनल से सुरक्षित तरीके से निकाला गया था और पोत को बाह्य लंगरगाह में लाया गया था और तत्पश्चात्, पोत को दोबारा पत्तन के पाइलट द्वारा कोचीन पत्तन के भीतर लाया गया था और शेष कार्गो भी प्रतिवादियों के विनियुक्त तेल टर्मिनल पर उतारा गया था। सम्पूर्ण कार्गो उतारने के बाद, पोत 24/11/2007 को कोचीन पत्तन से चला गया था।
- (v). पोत के बचाव के बाद, सीओपीटी ने पोत एमटी 'रत्ना शालिनी' वी-73 के बचाव कार्य के लिए इस्तेमाल की गई विभिन्न टगों के टग किराया प्रभारों के ब्योरे दर्शाते हुए जेएमसीपीएल को ₹0 22,94,396.00 राशि का मांग विवरण जारी किया था। जेएमसीपीएल ने उस राशि के भुगतान के लिए अपने जमा खाते से व्यवस्था की थी। बाद में, सीओपीटी ने स्थानांतरण प्रभारों, पाइलटेंज और सभी पत्तन देयताओं तथा पोत के बचाव कार्य से संबंधित व्ययों के ब्योरे दर्शाते हुए राशि ₹0 9,49,316.00 का दूसरा मांग विवरण जारी किया था। इंडिया स्टीमशिप ने टग तथा पाइलटेंज प्रभारों से छूट के लिए सीओपीटी को एक पत्र दिनांक 17/12/2007 जारी किया था।
- (vi). उपर्युक्त जवाब में, सीओपीटी ने यह कहते हुए जेएमसीपीएल को पत्र दिनांक 21/12/2007 जारी किया था कि बचाव कार्य के लिए इस्तेमाल की गई टगों की प्रति घंटा दरें तथा पाइलटेंज टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किए गए हैं और उनमें छूट या कटौती नहीं की जा सकती और यह भी कहा गया है कि कुल व्यय साल्वेज कम्पनी द्वारा क्या वसूल किया जाएगा की अपेक्षा बहुत कम हैं।

- (vii). उसके पश्चात्, जेएमसीपीएल ने अपने जमा खाते से रु 9,49,316/- की शेष राशि के भुगतान के लिए व्यवस्थाएं की थीं। इसी बीच, रु 95,67,992.00 की शेष राशि दर्शाते हुए दूसरा मांग विवरण दोबारा जारी किया था। जेएमसीपीएल ने सीओपीटी से अनुरोध किया था कि टग किराया प्रभारों के ब्योरे उपलब्ध करवाए और किए गए भुगतान से संबंधित बिल जारी किए जाएं। जवाब में, सीओपीटी ने बताया था कि जेएमसीपीएल के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता और पोत प्रभारों के विवरण के अनुसार रु 1,28,87,762/- के प्रेषण की मांग की थी। यह देखना महत्वपूर्ण है कि सीओपीटी ने विवरण के अनुसार 1708.33 अमेरिकी डॉलर (रु 66,915/-) की दर से किराये पर ली गई टगों के लिए अधिक दरें वसूल की थीं जबकि सीओपीटी ने पहले उक्त टगों के लिए केवल रु 5625/- प्रति घंटा वसूल किए थे।
- (viii). इंडिया स्टीमशिप ने सीओपीटी को दिए अपने जवाब में कहा था कि वे सीओपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए टीएएमपी अनुमोदित दरमान के अनुसार परिकलित की गई राशि रु 32,43,712/- का पूरा भुगतान पहले ही कर चुका है और इसलिए इस स्थिति में सीओपीटी दावाकर्ताओं से कोई और प्रभार अथवा लागत की मांग करने के लिए हकदार नहीं है।
- (ix). उपर्युक्त के जवाब में, सीओपीटी ने यह कहते हुए जेएमसीपीएल को दूसरा मांग पत्र जारी किया था कि पत्तन प्रशासन ने एसपीएम (सिंगल प्वाइंट मूरिंग) के लिए न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित टग किराया प्रभारों की दरें लागू करने का निर्णय लिया है यदि टग ओशन सिम्फनी और टग शिवा गैर एसपीएम तथा आपातकालीन परियोजना के लिए उपयोग किए जाते हैं। लागू किए जाने वाले अंतिम प्रभार टीएएमपी अनुमोदित दरों पर आधारित होंगे और वसूल की गई ज्यादा राशि, यदि कोई हो, की प्रतिपूर्ति की जाएगी और एक सप्ताह के भीतर दंडात्मक ब्याज के साथ रु 94,90,443/- का शेष भुगतान करने के लिए बिना समर्थ बिलों के दावाकर्ता से मांग करना गलत है। (रु 94,90,443/- जमा खाता द्वारा दर्शाया गया नकारात्मक शेष जमा है।)
- (x). की गई मांग भेदभावपूर्ण, गैरकानूनी तथा टीएएमपी द्वारा निर्धारित दरमानों तथा निदेशों के विपरीत है। इसलिए, इंडिया स्टीमशिप ने सीओपीटी की अनियमितताओं की ओर ध्यान आकर्षित करते हुए टीएएमपी के समक्ष एक अभ्यावेदन दिया था और टीएएमपी आदेश तथा दरमान के आलोक में मांग की समीक्षा करने तथा पुनर्विचार करने के लिए प्रार्थना की गई थी।
- (xi). इसी बीच, दावाकर्ता सीओपीटी की बताई गई पक्षपातपूर्ण कार्यवाही को चुनौती देते हुए डब्ल्यू.पी. (सी) 12119/2008 दाखिल करते हुए माननीय केंरल उच्च न्यायालय का रुख किया था और मांग नोटिस को खारिज करने तथा दावाकर्ता के जमा खाते से किसी राशि को निकाले जाने से सीओपीटी को रोकने के लिए प्रार्थना की गई थी। अंतरिम आदेश दिनांक 10/4/2008 द्वारा, माननीय उच्च न्यायालय ने इस शर्त पर राशि की वसूली पर रोक लगाई थी कि दावाकर्ता रु 95 लाख की बैंक गारंटी भेजेंगे। तत्पश्चात्, बैंक गारंटी भेजने के बाद, माननीय उच्च न्यायालय ने अंतरिम आदेश दिनांक 11/06/2008 द्वारा इस रोक को अगले आदेशों तक जारी रखा था।

- (xii). तत्पश्चात्, सीओपीटी ने एसपीएम परिचालनों के लिए टीएएमपी दरें अधिसूचित की थीं जो 3 दिसम्बर 2007 से प्रभावी हुई थीं। यहां तक कि, उक्त दरें मौजूदा मामले में बोनाफाइड त्रुटि पर और उच्च न्यायालय के समक्ष दाखिल की गई बैंक गारंटी वापिस लेने के लिए लागू नहीं की गई थीं, टग किराया प्रभारों की पुनः गणना की गई थी और दावाकर्ताओं ने गलती से रु० 38,22,038/— की राशि का भुगतान सीओपीटी को कर दिया था। उच्च न्यायालय के समक्ष दाखिल की गई बैंक गारंटी डब्ल्यूपी (सी) 12119/2008 में अंतरिम आदेश दिनांक 10/03/2010 द्वारा यथा निदेशित उच्च न्यायालय द्वारा दावाकर्ताओं को वापिस कर दी गई थी। चूंकि सीओपीटी ने उक्त राशि पर ब्याज की मांग की थी, इसलिए माननीय उच्च न्यायालय ने आदेश दिया था कि ब्याज के मुद्दे पर बाद में निर्णय लिया जाएगा।
- (xiii). तत्पश्चात्, दावाकर्ताओं ने 16/11/2007 से 20/11/2007 तक की अवधि के दौरान प्रचलित टीएएमपी अनुमोदित दरों के अनुसार देय वास्तविक टग किराया प्रभारों की पुनः गणना करने के लिए सीओपीटी को निदेश देने के लिए डब्ल्यूपी (सी) 12119/2008 में 1ए सं. 16082/2011 रूप में क्रमांकित निदेश याचिका दाखिल की थी। सीओपीटी ने उक्त निदेश याचिका के बदले में याचिका दाखिल की थी और माननीय उच्च न्यायालय द्वारा यथा निदेशित, उन्होंने 2007 के दौरान प्रचलित दरमान भी प्रस्तुत किए थे। उक्त निदेश याचिका पर माननीय उच्च न्यायालय द्वारा सुनवाई की गई थी और आखिरकार माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा अपने निर्णय दिनांक 24/2/2012 द्वारा दावाकर्ताओं को निदेश देते हुए स्वयं ही डब्ल्यूपी (सी) 12119/2008 का निपटान किया था और कहा था कि सीओपीटी निर्णय की प्रति के प्राप्त होने की तारीख से एक महीने के भीतर टीएएमपी के पास अपने दावे अग्रेषित करे और टीएएमपी 6 महीनों की अवधि के भीतर तत्संबंधी पक्षों द्वारा की गई अपीलों के आधार पर दावों के सभी पहलुओं पर विचार करेगा।
- (xiv). टीएएमपी द्वारा विचार के लिए दावाकर्ताओं द्वारा कही गई बातें निम्नलिखित हैं:-
- (क). सीओपीटी टीएएमपी द्वारा अनुमोदित नहीं की गई कोई दरें वसूल नहीं कर सकता। सीओपीटी प्रासंगिक समय (16/11/2007 से 20/11/2007) पर प्रचलित टीएएमपी अनुमोदित दरमान के अनुसार किराये पर ली गई टगों अर्थात् 'टग ओशन सिम्फनी' और 'टग शिव' के लिए देय टग किराया प्रभारों की पुनः गणना करने और दावाकर्ताओं द्वारा गलती से भुगतान की गई अधिक राशि की प्रतिपूर्ति करने के लिए इस आशय से बाध्य है कि इस मामले को समाप्त किया जा सके और उक्त अवधि के दौरान 825.18/घंटा अमेरिकी डॉलर की लागू दर पर गलती से विश्वास करते हुए बैंक गारंटी वापिस प्राप्त करेगा।
- (ख). इस मामले में मुख्य विवाद एसपीएम परिचालनों के लिए न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित किराया प्रभार लागू करने के लिए सीओपीटी द्वारा उठाया गया कदम है यदि 'टग ओशन सिम्फनी' और 'टग शिव' का उपयोग गैर एसपीएम तथा आपातकालीन प्रयोजनों के लिए किया जाता है। परन्तु, यह नोट किया जाए कि ऐसे प्रभार टीएएमपी द्वारा अनुमोदित नहीं किए गए हैं।

- (ग). 'टग ओशन सिम्फनी' और 'टग शिव' की सेवाएं इंडिया स्टीमशिप के पोत 'एमटी रत्ना शालिनी' (एक विदेशगामी पोत) को 16/11/2007 से 20/11/2007 के दौरान उपलब्ध करवाई गई थीं। चूंकि एसपीएम परिचालन केवल 03/12/2007 से शुरू हुए थे, इसलिए टीएमपी ने दरें केवल 03/12/2007 से पूर्वव्यापी प्रभाव से अनुमोदित की थीं। अतः, उक्त अवधि के लिए लागू टग किराया प्रभार ही प्रासंगिक अवधि के दौरान प्रचलित टग किराये के लिए मौजूदा टीएमपी अनुमोदित दरमान होगा।
- (घ). वास्तव में, सीओपीटी ने स्पष्ट किया है कि किराये पर ली गई टगों सहित टगों के लिए उनके द्वारा पहले से वसूली की गई दरें टीएमपी के पत्र दिनांक 21 दिसम्बर 2007 द्वारा अनुमोदित हैं।
- (ङ). इसलिए, सीओपीटी द्वारा किया गया वोल्टे फेस कि पत्तन प्रशासन ने एसपीएम परिचालनों के लिए न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित टग किराया प्रभारों की दरें लागू करने का नीति निर्णय लिया था कि यदि टग ओशन सिम्फनी और टग शिव गैर-एसपीएम और आपातकालीन प्रयोजन के लिए उपयोग किया जाता है तो यह गैरकानूनी है और यह पैसा कमाने का आसान तरीका है।
- (च). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 के अनुसार, जब कभी अधिसूचित दरमान में किसी सेवा/कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन-उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल कर सकता है। परन्तु यह नोट किया जाए कि सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 21 दिसम्बर 2007 द्वारा स्पष्ट किया था कि किराये पर ली गई टगों सहित टगों के लिए उनके द्वारा पहले से वसूल की गई दरें अनुमोदित दरें हैं। इसलिए, सीओपीटी की यह बात नहीं सुनी जा सकती है कि जो कुछ उन्होंने किया है वह 'साल्वेज परिचालन' था और टीएमपी ने ऐसे 'साल्वेज परिचालन' के लिए कोई दरें निर्धारित नहीं की थीं और इसलिए सीओपीटी प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.17.2 के अधीन कार्यवाही कर सकता है और प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर वसूल कर सकता है।
- (छ). यह तथ्य कि सीओपीटी ने 'साल्वेज परिचालन' के लिए कोई कोई विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु कोई प्रस्ताव जमा नहीं किया था, ऐसे तर्क की निष्क्रियता स्वयं ही सिद्ध करता है।
- (ज). सीओपीटी यह दावा नहीं कर सकता कि एसपीएम परिचालन के लिए अधिसूचना सं. टीएमपी/32/2007-सीओपीटी में निर्धारित किया गया प्रशुल्क वर्तमान मामले में लागू नहीं है। इसके अलावा, यह भी नोट किया जाए कि उक्त अधिसूचना द्वारा निर्धारित की गई दरों की वैधता केवल 03/12/2007 से है।

(झ). माननीय केरल उच्च न्यायालय के डब्ल्यूपी (सी) 12119/2008 में निर्णय दिनांक 24/02/2012 दावाकर्ताओं को 07/03/2012 को प्राप्त हुआ था और दावा विवरण 6 अप्रैल 2012 को दाखिल किया गया था, जोकि समय के भीतर है।

(xv). उपर्युक्त के मददेनजर, इसने प्रार्थना की है कि सीओपीटी को यह निदेश दिया जाए कि 5 मार्च 2010 को दावाकर्ताओं द्वारा ₹0 38,22,038/- से अधिक भुगतान की गई राशि ब्याज सहित वापस की जाए।

6. सी ओ पी टी का दि. 20 मार्च, 2012 का प्रस्ताव हमारे दि. 16 अप्रैल, 2012 के पत्र के तहत जे एम सी पी एल को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया। जे एम सी पी एल ने दि. 25 अप्रैल, 2012 के पत्र के तहत अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की, जिन्हे पुनः सी ओ पी टी को हमारे दि. 1 मई, 2012 के पत्र द्वारा और अधिक विस्तृत टिप्पणियों के लिए भेजा गया। सी ओ पी टी ने भी अपने दि. 19 मई, 2012 के पत्र के तहत अपना जवाब प्रस्तुत किया। सी ओ पी टी के प्रस्ताव पर जे एम सी पी एल से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश एवं उन पर सी ओ पी टी का जवाब तालिकाबद्ध रूप में नीचे दिया गया है।

क्रम सं.	सी ओ पी टी के प्रस्ताव पर जे एम सी पी एल की टिप्पणियाँ	जे एम सी पी एल की टिप्पणियों पर सी ओ पी टी के जवाब
(i)	इस मामले में सी ओ पी टी द्वारा उठाया गया मुद्दा यह है कि एस पी एम कार्यों के लिए न्यासी मंडल द्वारा अनुमोदित भाड़े प्रभार को लगाया जाए, यदि "टग ओशन सिम्फनी" एवं "टग शिव" का उपयोग गैर-एस पी एम कार्यों एवं आपात्कालीन प्रयोजनों के लिए किया जाता है। [दूसरे दावेदारों के चौथे प्रतिवादी द्वारा जारी किए गए दि. 02/04/2008 के एग्जीबिट पी 8 पत्र (पृष्ठ 137/पत्राचार) को देखें] सी ओ पी टी द्वारा प्रदान की गई सेवा, जो वर्तमान मामले का विषयगत मुद्दा है, का एस पी एम कार्यों से कोई सरोकार नहीं है।	यह दावा कि प्रदान की गई सेवाओं का एस पी एम कार्यों से कोई लेना-देना नहीं है, औचित्य पूर्ण नहीं कहा जा सकता है। परिस्थितियों एवं समय की मांग इस प्रकार की थी कि एस पी एम कार्यों के लिए किराए पर ली गई कर्षण नौकाएँ, बचाव कार्यों के लिए लगानी पड़ीं। अतः याचिकाकर्ता की यह दलील बिल्कुल निराधार है।
(ii)	(क) हमारे जलयान को, जो दि. 16/11/2007 को खड़ा था, बचाव कार्य के लिए विभिन्न सेवाएँ प्रदान करने के बाद, जब जलयान पत्तन के पायलट के नियंत्रण में पत्तन की बर्थ पर लाया जा रहा था, सी ओ पी टी ने 22,94,396/- रु. के लिए मांग विवरण जारी कर दिया था (देखें पी-1 (पृ. 125-126/पत्राचार) जिसमें जलयान के बचाव कार्य के लिए प्रयोग में लाई गई विभिन्न कर्षण नौकाओं के भाड़ा प्रभार का विवरण दिया गया है। उक्त विवरण में कर्षण नौकाओं का विस्तृत ब्यौरा तथा प्रत्येक कर्षण नौका द्वारा बचाव कार्यों के लिए लिए गए समय का ब्यौरा बारीकी से दिया गया है। किए गए बचाव कार्यों के सभी ब्यौरे उक्त विवरण में दिए गए थे।	(क) यह आरोप कि सी ओ पी टी ने बचाव कार्यों के लिए प्रयोग में लाई गई विभिन्न प्रकार की कर्षण नौकाओं के भाड़े प्रभार के लिए 22,94,396/- रु. के लिए मांग-विवरण (एग्जीबिट पी-1) जारी किया था, गलत है। सी ओ पी टी ने कभी भी इस प्रकार की मांग का नोट जारी नहीं किया था। एग्जीबिट पी-1 एक आंतरिक नोट था जो अंतिम रूप में नहीं था। यह आश्चर्य की बात है कि आंतरिक नोट, याचिकाकर्ता के पास कैसे पहुँचा।
	(ख) उक्त राशि दावेदारों द्वारा अदा करने के बाद, सी ओ पी टी ने 9,49,316/- रु. का दि. 05/12/2007 (पृ. 127/पत्राचार) का मांग विवरण (एग्जीबिट पी-2) जारी किया, जिसमें जलयान के बचाव कार्यों से सम्बन्धित शिपिंग प्रभार, पायलट प्रभार, पत्तन को देय सभी राशि एवं खर्चों का ब्यौरा दर्शाया गया है। अतः सी ओ पी टी द्वारा इस संबंध में किए गए अपने दावा विवरण में लगाया गया यह आरोप कि खड़े जलयान को लिफ्ट करने के लिए भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाएँ प्रयोग में लाई गईं। क्योंकि	(ख) बचाव कार्यों के बाद 9,49,316/- रु. के लिए दि. 25/12/2007 के मांग विवरण के बारे में निवेदन है कि जलयान को कई बार शिफ्ट करना पड़ा तथा टी ए एम पी द्वारा निर्धारित दर पर विल प्रस्तुत किया गया है, जो कि सही है। यह भी निवेदन किया जाता है कि पत्तन के अपने जहाजों/कर्षण नौकाओं के अलावा, पत्तन द्वारा भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं को भी बचाव-कार्यों के लिए लगाना पड़ा। टी ए एम पी द्वारा निर्धारित दरों को लगाया गया, जो पत्तन के स्वामित्व वाले जहाजों/कर्षण नौकाओं के मामले में लागू

	भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए केवल तदर्थ दर उपलब्ध थी, इसलिए पत्तन ने 94,90,443/- रु. के लिए बिल प्रस्तुत किया था, झूठा एवं गुमराह करने वाला है।	होती है तथा बोर्ड द्वारा अनुमोदित तदर्थ दरों को भाड़े की कर्षण नौकाओं के मामले में भी लगाया गया।
(iii)	<p>वास्तव में मांग विवरण प्राप्त होने पर (एग्जीबिट पी-2) दावेदार ने दि. 17/12/2007 का पत्र (एग्जीबिट पी-3) कोचीन पत्तन न्यास को जारी किया था, जिसमें अपील की गई थी कि कर्षण नौका एवं पायलट प्रभार में छूट दी जाए तथा उसके जवाब में सी ओ पी टी ने दि. 21/12/2007 का पत्र जारी किया था (एग्जीबिट पी-4) जिसमें यह उल्लेख किया गया था कि बचाव-</p> <p>कार्यों के लिए प्रयुक्त कर्षण नौकाओं के पायलट प्रभार एवं घंटों के हिसाब से दरें, टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित हैं तथा उनमें किसी प्रकार की छूट या कटौती नहीं की जा सकती है। अतः यह देखा जा सकता है कि सी ओ पी टी ने 21/12/2007 को यह उल्लेख किया था कि एग्जीबिट पी-1 एवं पी-2 के तहत प्रभारित दरें, टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दरें हैं, अतः वे अब यह दावा नहीं कर सकते कि टी ए एम पी द्वारा दि. 30/12/2008 के अंतर्गत एस पी एम पुल बैंक कार्यों के लिए भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए निर्धारित दरें, वर्तमान मामले में भी लागू की जाएँ।</p>	<p>दावेदार का यह तर्क पूरी तरह से निराधार है एवं इसे अस्वीकार किया जाता है। पत्तन ने केवल टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दरें, पत्तन के स्वामित्व वाले जहाजों/कर्षण नौकाओं के मामले में प्रभारित की हैं तथा बोर्ड ने भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के मामले में प्रभारित की है तथा बोर्ड ने भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के मामले में तदर्थ दरें अनुमोदित की हैं। बाद में, दावेदार के खाते को, टी ए एम पी द्वारा 30 दिसम्बर, 2008 को भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए अधिसूचित दर अर्थात् 825.18 अमरीकी डालर को 03/12/2007 से 30/09/2008 तक की अवधि के लिए नियमित किया गया है। कोचीन पत्तन, प्राधिकरण से अपील करता है कि वह 16/11/2007 से 20/11/2007 तक की अवधि के लिए प्रतिकर्षण नौका प्रति घंटा की टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित दर 825.18 अमरीकी डालर लागू करने की अनुमति प्रदान करें क्योंकि प्राधिकरण ने 03/12/2007 से 30/09/2008 तक की अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय भाड़े-प्रभार एवं 15/09/2007 से 30/09/2008 तक की अवधि के दौरान खर्च हुए उपभोग्य पदार्थों की लागत पर विचार किया था।</p>
(iv)	<p>डब्ल्यू पी (सी) 12119/2008 में दि. 24/02/2012 के निर्णय के पैरा 16, पृ. 10 में, केरल के माननीय उच्च न्यायालय ने यह पाया है कि “जलयान खड़ा हुआ था, यह रिट याचिका में एक मान्य तथ्य है। इसके बचाव के लिए विभिन्न प्रकार के कार्य करने पड़े। क्या प्रभारित की गई दरें, टी ए एम पी द्वारा जारी की गई अधिसूचना के दायरे में आती हैं या नहीं - यह अब विवाद का विषय है” इसके अलावा, उक्त निर्णय के पैरा 18 पृष्ठ 11 में माननीय उच्च न्यायालय ने टी ए एम पी को यह निर्देश दिया है कि वह यह पता लगाए कि क्या पत्तन न्यास द्वारा प्रदान की गई सेवाओं की मद, टी ए एम पी द्वारा जारी की गई विभिन्न अधिसूचनाओं के अंतर्गत आती है या नहीं। अतः इस मुद्दे पर टी ए एम पी द्वारा निर्णय लिया जाना है कि क्या सी ओ पी टी द्वारा मांग-विवरण (एग्जीबिट पी-1 एवं पी-2) के अंतर्गत पहले से प्रभारित दरें तथा सी ओ पी टी की वर्तमान मांग, कि भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए 825.18 अमरीकी डालर प्रतिकर्षण नौका प्रति घंटा की दर लागू की जाए, टी ए एम पी की अधिसूचनाओं के अंतर्गत आती है या नहीं।</p>	यह सच है कि टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित कोई दर, बचाव-कार्य के लिए दरों के मान में उपलब्ध नहीं है, जैसा कि माननीय उच्च न्यायालय द्वारा पाया गया है। बचाव-कार्य के लिए विशिष्ट दरों के अभाव में, प्राधिकरण से अनुमति प्रदान करने का अनुरोध किया जाता है कि भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के मामले में जिन्हें बचाव-कार्य में लगाया गया था, 825.18 अमरीकी डालर की दर प्रति कर्षण नौका प्रति घंटा अथवा उसके हिस्से के हिसाब से लागू की जाए।
(v)	<p>इस प्राधिकरण ने दि. 30/12/2008 की अधिसूचना सं. टी ए एम पी/32/2007 सी ओ पी टी के अंतर्गत कोचीन पत्तन न्यास में एस पी एम कार्यों के लिए कर्षण नौका प्रभार निर्धारित किए थे। क्योंकि एस पी एम कार्य केवल 03/12/2007 से प्रारंभ हुए थे, इसलिए प्राधिकरण ने 03/12/07 के पूर्व प्रभाव से ही ये दरें अनुमोदित की थीं। बचाव-कार्य, 16/11/2007 से 20/11/2007 तक की अवधि के दौरान सी ओ पी टी द्वारा किए गए थे तथा ये किसी एस पी एम कार्य से संबंधित नहीं थे। अतः उक्त अवधि के लिए दावेदारों पर लागू कर्षण नौका भाड़ा प्रभार,</p>	दावेदार की प्रार्थना विचार के योग्य नहीं है। बचाव कार्य के दौरान दरों के मान में उपलब्ध दरें, पत्तन के स्वामित्व वाली कर्षण नौकाओं/जहाजों/फ्लोटिंग आदि से संबंधित है। उन दरों को पत्तन द्वारा भाड़े पर ली गई कर्षण-नौकाओं पर किसी भी परिस्थिति में लागू नहीं किया जा सकता।

	सम्बद्ध समय के दौरान प्रचलित कर्षण-नौका भाड़ा के लिए टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरों के मान ही होंगे न कि दिनांक 30/12/2008 की अधिसूचना सं. टी ए एम पी/32/2007 - सी ओ पी टी में निर्धारित दरें होंगी। सम्बद्ध समय के दौरान प्रचलित वर्तमान दरों के मान, एग्जीबिट पी-11 दरों के मान हैं।	
(vi)	टी ए एम पी की दि. 31/03/2005 की अधिसूचना जी संख्या 39 के उप खंड 2.17.1 के अनुसार (मार्च, 2005 के प्रशुल्क नीति दिशा-निर्देश), यह उल्लेख किया जाता है कि जहाँ कहीं सेवा/कार्यों के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरों के मान में उपलब्ध नहीं होता है, ऐसी स्थिति में पत्तन उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है। इसके उप खंड 2.17.2 के अनुसार यह उल्लेख किया जाता है कि प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ-साथ प्रस्तावित दर, तदर्थ आधार पर तब तक लागू की जा सकती है, जब तक कि दर को अंतिम रूप से अधिसूचित नहीं कर दिया जाता है। जिस पर प्रस्ताव के लिए सी ओ पी टी द्वारा प्रस्ताव किया गया था, उसका परिणाम यह रहा कि दि. 30/12/2008 की अधिसूचना सं. टी ए एम पी/32/2007- सी ओ पी टी कोचीन पत्तन में सिंगल प्वाइंट मूरिंग (नाव बांधने के स्थान) में किए गए कार्यों के लिए घाट शुल्क एवं जलयान से संबंधित प्रभार निर्धारित करने के लिए थे। अतः कोचीन पत्तन न्यास यह मांग नहीं कर सकता कि उक्त अधिसूचना वर्तमान मामले में भी लागू होती है।	एस पी एम कार्य, 03/12/2007 से पत्तन सेवा में नई क्रिया के रूप में शुरू की गई। एस पी एम कार्यों के लिए कोई विशिष्ट दर नहीं थी, इसलिए पत्तन ने टी ए एम पी के दिशा निर्देशों के उप खंड 2.17.1 से 2.17.2 के अंतर्गत दी गई शर्तों के आधार पर प्रस्ताव में तदर्थ दरें निर्धारित कीं। क्योंकि पत्तन भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं पर प्रतिदिन काफी बड़ी राशि खर्च कर रहा है, इसलिए पत्तन की यह प्रार्थना मान ली जाए कि उसे 825.18 अमरीकी डालर प्रति कर्षण नौका प्रति घंटा लागू करने की अनुमति दी जाए।
(vii)	अतः यह देखा जा सकता है कि एग्जीबिट पी-11 टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दरों के मान, विषयगत मामले में लागू है न कि अधिसूचना सं. टी ए एम पी/32/2007 - सी ओ पी टी दि. 30/12/2008 द्वारा अधिसूचित दरों के मान, जैसा कि सी ओ पी टी द्वारा दावा किया गया है। यह उल्लेख करना भी प्रासंगिक है कि सी ओ पी टी ने "बचाव कार्यों" के लिए विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित करने का कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है।	पत्तन अपने ग्राहकों को सेवाएं प्रदान करने के लिए हमेशा आशावादी रख अपनाता है तथा सकारात्मक सोच भी रखता है। बचाव-कार्य पत्तन की नियमित क्रिया नहीं है। अतः इसे बचाव कार्यों के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है।
(viii)	अतः उक्त के आधार पर यह निवेदन किया जाता है कि दरों के मान, जो वर्तमान मामले में लागू किए जाने चाहिए, एग्जीबिट पी-11 टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दरों के मान हैं। टी ए एम पी द्वारा अधिसूचना सं. टी ए एम पी/32/2007 - सी ओ पी टी दि. 30/12/2008 के अंतर्गत अधिसूचित दरों के मान लागू करने की कोचीन पत्तन न्यास की मांग का कोई आधार नहीं है तथा उक्त मांग को अस्वीकार कर दिया जाना चाहिए।	दावेदार का तर्क आधारहीन है तथा इसे पूर्णतः नकारा जाता है। जैसा कि ऊपर उल्लेख किया जा चुका है, दरों के मान में उपलब्ध दरें (एग्जीबिट पी-11) केवल जहाजों/कर्षण नौकाओं/फ्लोटिला आदि के लिए हैं, जो पत्तन के स्वामित्व में हैं। वे दरें, पत्तन द्वारा भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं पर, जिन पर प्रतिदिन भाड़ा-प्रभार काफी बड़ी राशि के रूप में अदा किया जा रहा है, लागू नहीं की जा सकती। टी ए एम पी ने, पत्तन द्वारा प्रस्तुत ईंधन लागत/भाड़ा-प्रभार के ब्यौरों के आधार पर भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए दरें निर्धारित की हैं।
(ix)	वर्तमान गतिरोध के कारण सी ओ पी टी, हमारे जमा खाते में से 3 लाख रु. की राशि गैर-कानूनी ढंग से इस आधार पर रोके हुए है कि इसे केवल उस समय दिया जाएगा, जब इस मामले में अंतिम रूप से निर्णय होगा।	दावेदार ने जानबूझकर वैध पत्तन प्रभार की अदायगी को रोके रखा है। पत्तन को पूरा अधिकार है कि वह, टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दर पर विलंबित अदायगी के लिए ब्याज लें। प्राधिकरण के निर्णय पर 3 लाख रु. जारी करना निर्भर करता है।
(x)	उक्त तथ्यों एवं दि. 06/04/2012 के दावा-विवरण पर विचार करते हुए, यह प्रार्थना की जाती है कि आदेश पारित किया जाए कि हमारे दावा-विवरण की अनुमति दी	प्राधिकरण इस तथ्य को स्वीकार करेगा कि बचाव कार्यों के अवधि के दौरान प्रचलित दरों के मान में उपलब्ध दरें, पत्तन द्वारा भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं पर लागू नहीं की जा

	<p>जाए तथा कोचीन पत्तन न्यास को निर्देश दिया जाए कि वसूल किए गए अतिरिक्त प्रभार हमें लौटाए जाएं। 3 लाख रु. की राशि देने का निर्देश भी पास किया जाए, जो कि इस समय कोचीन पत्तन न्यास द्वारा गैर कानूनी ढंग से रोक कर रखी गई है।</p>	<p>सकती हैं, जो कि पूर्णतः एस पी एम कार्यों के लिए 15/09/2007 से पत्तन में खड़ी थीं। बोर्ड द्वारा अनुमोदित दरों का पत्तन का प्रस्ताव, टी ए एम पी के अनुमोदन के लिए जून, 2007 में भेजा गया था। टी ए एम पी द्वारा अन्ततः अधिसूचित दर भी प्रस्ताव के समर्थन में प्रस्तुत किए गए लागत-पत्रक के आधार पर है।</p> <p>बचाव-कार्य, एस पी एम कार्य जैसा नहीं है। प्राधिकरण इस बात से सहमत होगा कि बचाव-कार्य ज्यादा खतरनाक है, ईंधन एवं शक्ति अधिक खर्च होती है तथा यह श्रम साध्य है। केवल एस पी एम कार्यों की आवश्यकता को पूरा करने के लिए विशेष रूप से डिजाइन की गई, भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाएँ बचाव-कार्यों के लिए लगानी पड़ीं ताकि खड़े हुए जलयान को लाइव चैनल से किसी भी कीमत पर निकाला जा सके, जिससे कि जलयान को, चैनल में खिसकने से रोका जा सके एवं जलयान यातायात को ब्लॉक होने से बचाया जा सके।</p> <p>टी ए एम पी कृपया अनुमति प्रदान करे कि प्रति कर्षण-नौका प्रति घंटा अथवा उसके हिस्से के लिए 825.18 अमरीकी डालर की टी ए एम पी की अधिसूचित दरें, 16/11/2007 से 20/11/2007 तक की अवधि के लिए लागू की जाएँ।</p>
--	---	---

7. जेएमसीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 6 अप्रैल 2012 द्वारा किए गए निवेदन हमारे पत्र दिनांक 16 अप्रैल 2012 द्वारा उसकी टिप्पणियों के लिए सीओपीटी को भेजे गए थे। सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 अप्रैल 2012 द्वारा अपनी टिप्पणियाँ भेजी थीं जिसे जेएमसीपीएल को और टिप्पणियों के लिए हमारे पत्र दिनांक 1 मई 2012 द्वारा दोबारा अग्रेषित किया गया था। जेएमसीपीएल ने अपने पत्र दिनांक 11 मई 2012 द्वारा अपना जवाब भी प्रेषित किया था। जेएमसीपीएल के निवेदनों पर सीओपीटी से प्राप्त हुई टिप्पणियों और उनपर जेएमसीपीएल के प्रतिसाद का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्रम सं.	जे एम सी पी एल के निवेदनों पर सी ओ पी टी की टिप्पणियाँ	सी ओ पी टी की टिप्पणियों पर जे एम सी पी एल के जवाब
(i)	<p>याचिकाकर्ताओं का यह तर्क कि एम.टी. रत्नशालिनी के बचाव कार्य के लिए 825.18 अमरीकी डालर प्रति घंटा की टी ए एम पी की अनुमोदित दर की पुनर्गणना की जानी चाहिए, पर विचार नहीं किया जा सकता क्योंकि इस बचाव कार्य के लिए लगाई गई कर्षण नौकाएँ 'ओशन सिम्फनी' एवं 'टग शिव' पत्तन की कर्षण नौकाएँ नहीं थीं बल्कि एस पी एम के कार्यों के लिए कर्षण नौकाएँ भाड़े पर ली गई थीं। सी ओ पी टी को दोषी ठहराया गया है कि वह जल्दी पैसा कमाने के लिए गैर-एस पी एम प्रयोजन के लिए कर्षण नौकाएँ प्रयोग में लाया है, जो कि अपमानजनक है। केवल सी ओ पी टी के स्वामित्व वाली कर्षण नौकाएँ, जलयान को बाहर निकालने में पर्याप्त न होतीं। आपात्स्थिति को देखते हुए, पत्तन ने उपलब्ध</p>	<p>825.18 अमरीकी डालर प्रभार लगाने का सी ओ पी टी का कोई औचित्य नहीं है क्योंकि एग्जीबिट पी-1 एवं पी-2 मांग विवरणों के अंतर्गत पत्तन ने बचाव-कार्यों के लिए क्रमशः 22,94,396.00 रु. एवं 9,49,316.00 रु. की मांग की थी, जो उनके द्वारा दी गई सेवा की प्रत्येक मद एवं प्रत्येक ब्यौरे को विस्तारपूर्वक बताती है। वास्तव में, एग्जीबिट पी-2 मांग विवरण की प्राप्ति के बाद, जे एम सी पी एल ने एग्जीबिट पी-3 पत्र दि. 17-12-2007 सी ओ. पी टी के नाम जारी किया था, जिसमें यह अपील की गई थी कि कर्षण नौकाओं एवं पायलट प्रभारों से छूट दी जाए किन्तु उसके जवाब में सी ओ पी टी ने दि. 21-12-2007 को एग्जीबिट पी-4 पत्र जारी किया, जिसमें उल्लेख किया गया था कि बचाव कार्यों के लिए प्रयुक्त कर्षण-नौकाओं की पायलट एवं घंटे के हिसाब से दरें, टी ए एम पी</p>

3799 4912-4

	सभी संसाधनों को झोंक दिया। वास्तव में, बचाव कार्य में सघन प्रयासों एवं लागत की जरूरत पड़ी।	द्वारा अनुमोदित हैं तथा इनमें छूट या कमी नहीं की जा सकती। अतः यह देखा जा सकता है कि सी ओ पी टी ने दि. 21-12-2007 को उल्लेख किया था कि एग्जीबिट पी-1 एवं पी-2 के अन्तर्गत प्रभारित दरें, टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दरें हैं। अतः वे सब यह दावा नहीं कर सकते कि 'टग ओशन सिम्फनी' एवं 'टग शिव' के लिए प्रतिकर्षण-नौका प्रति घंटा 825.18 अमरीकी डालर प्रभारित किया जाना चाहिए।
(ii)	याचिकाकर्ताओं का यह तर्क कि पत्तन प्रभार लागू किया जाना चाहिए क्योंकि टी ए एम पी की दरें 16-11-2007 से 20-11-2007 तक की अवधि के लिए लागू नहीं थीं। माना नहीं जा सकता, क्योंकि एस पी एम कार्यों के लिए भाड़े पर ली गई पुल-बैंक कर्षण-नौकाएँ इस कार्य के लिए काम में लाई गई थीं। याचिकाकर्ताओं ने उल्लेख किया है कि टी ए एम पी ने 'बचाव कार्य' के लिए कोई प्रशुल्क अनुमोदित नहीं किया है तथा पत्तन ने बचाव कार्यों के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए भी कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है। बचाव-कार्य प्रतिदिन होने वाली घटना नहीं है तथा इस प्रकार का कार्य भिन्न-भिन्न हो सकता है इस विशिष्ट मामले में सी ओ पी टी में उपलब्ध संसाधन, बचाव कार्यों के लिए पर्याप्त थे। अतः पत्तन ने एस पी एम कार्यों के लिए भाड़े पर ली गई उच्च क्षमता वाली कर्षण नौकाओं को लगाया ताकि आपात्स्थिति से निपटा जा सके। ऐसा न करने पर याचिकाकर्ता को और अधिक ज्यादा नुकसान उठाना पड़ता।	जे एम सी पी एल ने यह कमी नहीं कहा कि 16-11-2007 से 20-11-2007 तक की अवधि के लिए टी ए एम पी की दरें लागू नहीं होती हैं। वास्तव में जे एम सी पी एल ने जो निवेदन किया था, वह यह था कि 16-11-2007 से 20-11-2007 तक की अवधि के लिए टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरों के मान थे, जो कि एग्जीबिट पी-11 दरों के मान हैं तथा यही मान, वर्तमान मामले में लागू हैं। सी ओ पी टी के इस कथन के संदर्भ में कि इन दो कर्षण-नौकाओं को न लगाने से याचिकाकर्ताओं को भारी नुकसान उठाना पड़ता इस पर जे एम सी पी एल ने उल्लेख किया है कि जिस समय जलयान खड़ा हुआ है, उस समय वह पत्तन के पायलट के नियंत्रण में था, अतः पत्तन का यह दायित्व है कि वह बचाव-कार्य करे।
(iii)	याचिकाकर्ताओं का यह तर्क कि टी ए एम पी की अधिसूचना सं. टी ए एम पी/32/2007 - सी ओ पी टी दि. 20-12-2008 इस मामले में लागू नहीं की जा सकती क्योंकि दर केवल 03-12-2007 से प्रभावी है, इस आधार पर नहीं माना जा सकता क्योंकि एस पी एम एक नई सेवा है जो सी ओ पी टी में शुरू की गई है तथा बचाव कार्य के समय एस पी एम के कार्यों के लिए कोई वर्तमान दरों के मान उपलब्ध नहीं थे। याचिकाकर्ता ने पहले तर्क दिया था कि केवल उक्त लागू की जा सकती है।	यह सच है कि जे एम सी पी एल ने यह तर्क दिया था कि अधिसूचना सं.- टी ए एम पी/32/2007 - सी ओ पी टी दि. 30-12-2008 में अधिसूचित दरें लागू हैं। (केरल के माननीय उच्च न्यायालय से पूर्व) किन्तु यह केवल निष्कपट भूल के कारण था तथा उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत की गई बैंक गारंटी प्राप्त करने के लिए जे एम सी पी एल ने ऐसा तर्क दिया था तथा कर्षण नौका भाड़ा प्रभारों की पुनर्गणना उक्त अधिसूचना के अनुसार की गई थी, जो सी ओ पी टी द्वारा एग्जीबिट पी-10 के तहत प्रकाशित की गई थी तथा जे एम सी पी एल ने एग्जीबिट पी-1 एवं पी-2 में दर्शाई गई राशि से अतिरिक्त 38,22,038/- रु. की राशि दि. 05-03-2010 को सी ओ पी टी को गलती से अदा की थी। जे एम सी पी एल ने उक्त राशि यह मानते हुए कि उक्त अवधि के लिए लागू दर 825.18 अमरीकी डालर/प्रति घंटा थी तथा उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत की गई बैंक गारंटी प्राप्त करने के लिए अदा की थी। उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत की गई बैंक गारंटी डब्ल्यू. पी. (सी) 12119/2008 में उच्च न्यायालय के दि. 10-03-2010 के अंतरिम आदेश द्वारा यथा निर्देशित जे एम सी पी एल को बाद में लौटाई गई थी। यह निवेदन किया

		जाता है यद्यपि जे एम सी पी एल ने गलती से 38,22,038/- रु. अदा किए थे, सी ओ पी टी, सांविधिक प्राधिकरण होने के कारण, टी ए एम पी द्वारा ने अनुमोदित किसी सेवा के लिए प्रभार नहीं लगा सकता है तथा अनुचित तरीके से धनवृद्धि नहीं कर सकता।
(iv)	ये कर्षण नौकाएँ पत्तन द्वारा 15-09-2007 से भाड़े पर ली गई थीं तथा टी ए एम ने 03-12-2007 से 30-09-2008 तक की अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित करते समय, जैसा कि टी ए एम पी के दि. 17-12-2008 के आदेश के पैरा 11 (7) (ई) से देखा जा सकता है, 15-09-2007 से 30-09-2008 तक की अवधि के दौरान भाड़े पर लेने की लागत को माना है।	सी ओ पी टी कोई भी दर प्रभारित नहीं कर सकता है, जो माननीय प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं है, अतः सम्बद्ध समय (16-11-2007 से 20-11-2007 तक) में प्रचलित टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दरों के मान के अनुसार, भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं अर्थात् 'टग ओशन सिम्फनी' एवं 'टग शिव' के लिए कर्षण नौका भाड़ा प्रभारों की पुनर्गणना करना उनके लिए जरूरी है तथा अधिक राशि की प्रतिपूर्ति करें, जो जे एम पी सी एल द्वारा दि. 05-03-2010 को गलती से अदा की गई थी। सी ओ पी टी के लिए यह भी जरूरी है कि वह भी 3 लाख रु. की राशि जारी करे, जो कि जे एम सी पी एल के जमा खाते से सी ओ पी टी द्वारा इस समय गैर-कानूनी दंग से रोक कर रखी गई है, यद्यपि रिट याचिका का निपटारा हो चुका है।

8.1. 16.11.2007 से 20.11.2007 तक साल्वेज परिचालनों की की अवधि को शामिल करते हुए आदेश स. टीएएमपी/63/2005-सीओपीटी, दिनांक 25 जनवरी 2007 द्वारा तत्समय मौजूद दरमान में अध्याय-5 (विविध प्रभार) के अधीन खंड 5.1 में निर्धारित फ्लोटिंग क्राफ्ट प्रभार निम्नवत् है:-

(रु० में)			
क्रम सं.	श्रेणी	यूनिट	दर रूपयों में
1.	तरलशील क्रेन एफ.सी.परियार एवं ऑयल रिकमर, एम.वी.वेनाड		
	निर्धारित बुकिंग प्रभार	प्रति पाली अथवा उसका हिस्सा	5,000.00
	लिफ्टिंग प्रभार	प्रति टन	210.00
2.	ड्रेजर नेहरू शताब्दी	दर प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा	25,000.00
3.	कर्षण नौका बांधने का स्थान	दर प्रति कर्षण नौका प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा	13,300.00
4.	पायलट एवं अन्य लांच	दर प्रति लांच प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा	350.00
5.	फायर फ्लोट	दर प्रति उपकरण प्रति घंटा अथवा उसका हिस्सा	560.00
6.	एल एंड टी पोक्लेन एवं गार-वहन नौका विजया		
	निर्धारित प्रभार	प्रति गार प्रति 8 घंटे की पाली अथवा उसका हिस्सा	12,000.00
		प्रति अतिरिक्त घंटा अथवा उसका हिस्सा	1500.00
	एक गार से ऊपर गार	प्रति गार	1000.00

8.2. सीओपीटी में एसपीएम परिचालनों के लिए पोत संबंधित प्रभार और घाटशुल्क निर्धारित करते हुए आदेश सं. टीएएमपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा खंड 2.5 क (iv) में निर्धारित एसपीएम पर पुल बैक परिचालन के लिए टग प्रभार नीचे दिए गए हैं:-

(दर प्रति टग प्रति घंटा अथवा उसका भाग)			
3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए		30 सितम्बर 2008 के बाद की अवधि के लिए	
विदेशगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)	विदेशगामी (अ.डा. में)	तटीय (रु० में)
825.18	19586	560.25	16280

9.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 18 जून 2012 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी तथा मै0 जेम्स मेकिनतोश एंड कं. प्राइवेट लिमिटेड ने निम्नलिखित निवेदन किए थे:-

कोचीन प्रत्यन न्यास

- (i). हमें दूसरे पक्ष द्वारा विधिक वकील द्वारा प्रतिनिधित्व किए जाने पर कोई आपत्ति नहीं है।
- (ii). हमारे पास 10 टन बोलाई पुल टगों की 3 संख्या थी। एसपीएम 50 टन बोलाई पुल टग की अपेक्षा करता है। अतः हमने एसपीएम के लिए दो टग किराये पर लिए थे।
- (iii). हमने कोचीन रिफाइनरी के साथ किए गए समझौता ज्ञापन के अनुसार सितम्बर 2007 में किराये पर ली गई टग स्थापित की थीं और किराया प्रभारों के लिए रु० 1,35,000/- का भुगतान किया था।
- (iv). रत्ना शालिनी को सीओटी पर जाने की सलाह दी गई थी। उसने निर्दिष्ट स्थान पर लंगर नहीं डाला था। पोत के मास्टर ने गलती की थी। यहां तक कि सीओपीटी पाइलट के पोत पर जाने से पहले, पोत फंस चुका था।
- (v). चूंकि पोत शिपिंग चैनल को बन्द कर देगा, इसलिए हमें बचाव कार्य के लिए हमारे पास मौजूदा सभी टगों को तैनात करना पड़ा था।
- (vi). यह तथ्य कि एसपीएम परिचालनों के लिए किराये पर ली गई टग बचाव कार्य के लिए भी तैनात की गई थीं इसपर विवाद नहीं हो सकता। एसपीएम पर टगों के लिए कोई भी दर हो वह बचाव कार्यों के लिए इस्तेमाल की जाने वाली टगों के लिए भी लागू होनी चाहिए।
- (vii). साल्वेज परिचालन नियमित परिचालन नहीं है। भूमि पर उतरे पोत को खींचना एसपीएम परिचालन की अपेक्षा बहुत मुश्किल होता है।
- (viii). पहले अनुमोदित की गई दरें नवम्बर 2007 परिचालनों के लिए भी लागू की जाएं।

जेम्स मेकिनतोश एंड कं. प्राइवेट लिमिटेड

- (i). इस घटना के घटनाक्रम का विवरण जमा किया गया है।
- (ii). पोत का जमीन पर उतना जलयान की चूक नहीं थी। जलयान पत्तन के पाइलट द्वारा लाया गया था। अतः, हमने पत्तन से प्रभार वसूल नहीं करने अथवा केवल मामूली राशि वसूल करने का अनुरोध किया था। तथापि, पत्तन ने कहा था कि बिल टीएमपी अनुमोदित दरों पर आधारित था। उन्होंने अपने पूर्ववर्ती बिल की समीक्षा करने से भी इंकार कर दिया था। उन्होंने नई उच्चतर राशि की मांग भी की थी।
- (iii). हम टगों के स्वामित्व अथवा किराये पर सीओपीटी के निर्णय से संबद्ध नहीं हैं। वे अपने अधिसूचित दरमानों से अधिक प्रभार वसूल नहीं कर सकते।
- (iv). यह सेवा हमें नवम्बर 2007 में प्रदान की गई थी। बोर्ड ने एसपीएम पर 50 टन बोलाई पुल टगों के लिए केवल अप्रैल 2008 में ही तदर्थ दर का निर्णय लिया था। टीएमपी ने दिसम्बर 2008 में आदेश पारित किए थे।
- (v). 3 दिसम्बर 2007 से पहले, सीओपीटी दरमान में टगों की दरें नहीं थी जो सीओपीटी द्वारा हमसे वसूल की गई। दरमान में केवल रु 13300/- प्रति घंटा के मूरिंग टग प्रभार निर्धारित किए गए थे।
- (vi). 16 नवम्बर 2007 को, एसओआर में रु 13300/- प्रति घंटा की दर निर्धारित की गई थी जो केवल हमारे ऊपर लागू होगी। टीएमपी द्वारा अनुमोदित पूर्वव्यापी दर संशोधन 3 दिसम्बर 2007 से था जो हमारे मामले में लागू नहीं होगा।
- (vii). हम सीओपीटी द्वारा की गई रु 1,28,87,762/- की मांग को चुनौती देते हैं।

9.2. मै0 जेम्स मेकिनतोश एंड कं. प्राइवेट लिमिटेड और इंडिया स्टीमशिप के कानूनी वकीलों ने घटनाओं के घटनाक्रम को दर्शाते हुए संयुक्त सुनवाई में एक विवरण और उनके द्वारा पहले जमा किए गए दावा विवरण की प्रति जमा की थी। संयुक्त सुनवाई में दावाकर्ताओं द्वारा भेजे गए घटनाओं के घटनाक्रम को नीचे तालिका में पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

दिनांक		घटना के ब्यौरे
13-11-2007	-	टैंकर जलयान 'एम टी रत्नशालिनी' ने कोचीन पत्तन के बाह्य लंगरगाह में लंगर डाला।
15-11-2007	-	पत्तन के पाइलट द्वारा जहाज चैनल के माध्यम से पत्तन में जलयान लाया गया तथा जलयान को खड़ा किया गया। कुछ दिनों के बाद, हल्का करने वाले अन्य जलयान का प्रयोग करके (याचिकाकर्ता द्वारा चार्टर किया गया) कार्गो का कुछ हिस्सा दूसरे जलयान में शिफ्ट किया गया तथा हल्के किए गए जलयान को कर्षण नौकाओं की सहायता से बाहर निकाला गया।
24-11-2007	-	कार्गो को निकालने के बाद जलयान कोचीन पत्तन से नौचालन के लिए रवाना हुआ।

3799 9/12-5

दिसम्बर, 2007	—	पी-1 — कोचीन पत्तन ने कर्षण नौका प्रमारों 22,94,396/— रु. की मांग की — याचिकाकर्ता द्वारा अदा की गई।
5-12-2007	—	पी-2 — कोचीन पत्तन/सी पी टी ने अतिरिक्त कर्षण नौका प्रमार 9,49,316/— रु. की मांग की 15-01-2008 को अदा की गई।
17-12-2007	—	पी-3 — याचिकाकर्ताओं ने पत्तन से मांग की कि अधिक कर्षण नौका माड़ा प्रमारों में छूट दी जाए।
21-12-2007	—	पी-4 — सी पी टी ने जवाब दिया कि दर, टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित है तथा छूट नहीं दी जा सकती या कमी नहीं की जा सकती।
15-01-2008	—	पी-5 — याचिकाकर्ताओं ने सी पी टी से अनुरोध किया कि पी-1 एवं पी-2 के बीजकों/बिलों को अलग-अलग करने का प्रावधान किया जाए।
23-01-2008	—	पी-6 — याचिकाकर्ताओं को आश्चर्य हुआ कि सी पी टी ने 1,23,87,762/— रु. के लिए मांग की।
13-02-2008	—	पी-7 — पत्तन की पी-6 मांग का जवाब याचिकाकर्ता ने जारी किया, जिसने निरंकुश एवं टी ए एम पी के खिलाफ माना गया।
02-04-2008	—	पी-8 — सी पी वाई ने पत्र जारी किया तथा पी-1 एवं पी-2 के लिए की गई अदायगियों का सगायोजन किया गया तथा बकाया 94,90,443/— रु. के बकाया की मांग की एवं टी ए एम पी के अनुमोदन के बाद प्रतिपूर्ति करने में सहमति जताई।
रिट याचिका दायर की गई एवं मांग पर रोक लगाई गई — 95 लाख रु. की बी/जी दी गई।		
07-04-2008	—	पी-9 — याचिकाकर्ताओं ने पी-6 एवं पी-8 मांग को निरंकुश मानते हुए, संशोधन करने की टी ए एम पी को अपील की।
08-01-2009	—	पी-10 — इस बीच टी ए एम पी ने पी-6 एवं पी-8 में दरों में संशोधन किया एवं 1708 अमरीकी डालर प्रति घंटा की बजाए 825 अमरीकी डालर प्रति घंटा की दरों पर कर्षण नौका प्रमारों का पुनर्निर्धारण किया।
08-07-2009	—	कोचीन पत्तन ने पी-10 टी ए एम पी के संशोधित आदेश के अनुसार, कार्टर में विवरण प्रस्तुत किया, जिसमें 38,93,164/— रु. की मांग की गई।
06-08-2009	—	याचिकाकर्ता ने पी-10 संशोधित आदेश के अनुसार, विवरण प्रस्तुत किया, जिसमें गणना करते हुए बताया गया कि देय बकाया राशि केवल 38,22,038/— रु. है। इस प्रकार से 71,126/— रु. का अंतर (38,93,164/— रु. — 38,22,038/— रु. = 71,126/— रु.) था।
02-03-2010	—	पत्तन ने बाद में अपने पत्र में माना कि देय शेष राशि केवल 38,22,038/— रु. है।
05-03-2010	—	याचिकाकर्ता ने पी-11, पी-12 एवं पी-13 के चालान भी प्रस्तुत किए ताकि वास्तविक बकाया दिखाया जा सके।
05-03-2010	—	पी-14 — याचिकाकर्ता ने 38,22,038/— रु. की बकाया राशि की अदायगी की।
05-03-2010	—	पी-15 — याचिकाकर्ता ने कोचीन पत्तन से मांग की कि वह दि० 19-04-2008 को 95 लाख रु. की बैंक गारंटी लौटाए।
10-03-2008	—	आर-1 — पत्तन ने दरों के मान के साथ कार्टर जवाब प्रस्तुत किया, जिसमें देरी से की गई अदायगी के लिए ब्याज का दावा किया गया था।
10-03-2008	—	माननीय न्यायालय ने आदेश पारित किया जिसमें कोचीन पत्तन को निर्देश दिया गया कि बैंक गारंटी लौटाई जाए तथा ब्याज के मसले पर निर्णय अंतिम सुनवाई के दौरान बाद में रिट याचिका में किया जाएगा। याचिकाकर्ता द्वारा दी गई 95 लाख रु. की बैंक गारंटी के अलावा, कोचीन पत्तन न्यास ने निरंकुश रूप में याचिकाकर्ता के जमा खाते में से 3 लाख रु. की राशि, ब्याज के लिए यदि न्यायालय द्वारा घोषित किया गया, 'प्रतिपूर्ति' के रूप में अतिरिक्त रूप में रखे रखी। उसके बाद यह मामला न्यायाधीश पी.एन. रवीन्दन के समक्ष अलग-अलग तारीखों में सुनवाई के लिए आया तथा इस मामले पर अनेक तारीखों में सुनवाई की गई। सुनवाई के दौरान, न्यायालय ने यह अनुभव किया कि संशोधित दरें, 03-12-2007 से पूर्व प्रभावी नहीं हुई थी, अतः माननीय न्यायालय ने कोचीन पत्तन को निर्देश किया कि वह, 16-11-2007 से 20-11-2007 तक की अवधि के दौरान टी ए एम पी द्वारा वास्तव में अनुमोदित प्रचलित दरों के मान प्रस्तुत करें, क्योंकि टी ए एम पी के

		संशोधित आदेश (एग्जीबिट - पी-10 एवं पी-16) के अनुसार, संशोधित कर्षण नौका भाड़ा प्रभार 03-12-2007 से प्रभावी हुए।
10-10-2011		याचिकाकर्ता ने 16-11-2007 से 20-11-2007 तक की अवधि के लिए प्रचलित टी ए एम पी की वास्तविक अनुमोदित दर के अनुसार, दरों की पुनर्गणना करने के लिए निर्देश देने के लिए आई ए 16062/2011 दायर की तथा सी पी टी द्वारा मांग की गई 38,22,036/- रु. की अधिक राशि की प्रतिपूर्ति के लिए निर्देश की मांग की तथा बाद में गलती से याचिकाकर्ता द्वारा अदा की गई।
29-10-2011	-	सी पी टी ने कार्टर प्रस्तुत किया तथा एग्जीबिट आर 1 (बी) पेश किया, जिसमें 16-11-2007 से 20-11-2007 तक की अवधि के दौरान प्रचलित दरों के मान दर्शाए गए हैं। एग्जीबिट आर 1 (बी) पृ.41 के अनुसार, कर्षण-नौका भाड़ा प्रभार 13,300/- रु. प्रति घंटा था, जबकि याचिकाकर्ता को 825.18 अमरीकी डालर (32,222.30 रु. प्रति घंटा) अदा करने के लिए मजबूर होना पड़ा। याचिकाकर्ता द्वारा दि. 01-08-2009 को प्रस्तुत किए गए जवाबी शपथ-पत्र को देखें।
		याचिकाकर्ता, सी पी टी द्वारा मांग की गई 38,22,036/- रु. की अधिक राशि को वापस प्राप्त करने का पात्र है तथा जो बाद में याचिकाकर्ता द्वारा गलती से अदा की गई।

10.1. संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह इस प्राधिकरण के साथ-साथ मै0 जेम्स मेकिनतोश एंड कं. प्राइवेट लिमिटेड / मै0 इंडिया स्टीमशिप को दिसम्बर 2007 से पहले उक्त टगों को स्थापित किए जाने से पहले की अवधि के लिए 50 टन बोलाड पुल की दो टगों के लिए किराया प्रभारों के लिए पत्तन द्वारा किए गए भुगतान को प्रमाणित करने के लिए दस्तावेजी साक्ष्य भेजे। सीओपीटी से यह अनुरोध भी किया गया था कि दस्तावेजों के साथ अपना अंतिम प्रतिसाद दे और उसकी एक प्रति मै0 जेम्स मेकिनतोश एंड कं. प्राइवेट लिमिटेड / मै0 इंडिया स्टीमशिप को भेजे। मै0 जेम्स मेकिनतोश एंड कं. प्राइवेट लिमिटेड / मै0 इंडिया स्टीमशिप से अनुरोध किया गया था कि वे सीओपीटी के अंतिम प्रतिसाद पर अपनी टिप्पणियां भेजें और उसकी एक प्रति सीओपीटी को भेजें। यदि सीओपीटी और जेएमसीपीएल द्वारा भेजी गई सूचना में कोई अन्तर पाए जाते हैं तो अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण, लिखित में, संबंध पक्षों से मांगे जाएंगे। यह निर्णय लिया गया था कि दोनों पक्षों को पत्राचार का विनिमय 10 दिनों के भीतर पूरा कर लेना चाहिए।

10.2. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय इस अनुरोध के साथ हमारे पत्र दिनांक 20 जून 2012 द्वारा सीओपीटी तथा जेएमसीपीएल/इंडिया स्टीमशिप को संप्रेषित किए गए थे कि दोनों के द्वारा पत्राचार का विनिमय 29 जून 2012 तक पूरा कर लिया जाए, जैसी संयुक्त सुनवाई में सहमति बनी थी।

10.3. सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 26 जून 2012 द्वारा अपना प्रत्युत्तर भेजा था। सीओपीटी ने 15 सितम्बर 2007 से 31 दिसम्बर 2007 तक की अवधि के लिए 50 टन बोलाड पुल की दो टगों के लिए किराया प्रभारों के लिए इसके द्वारा किए गए भुगतान के समर्थन में निम्नलिखित दस्तावेज भेजे थे:-

- (i). टगों को किराये पर लेने के लिए टेंडर स्वीकार करने के पत्र
- (ii). चार्टर पार्टी एग्रीमेंट की प्रति
- (iii). टगों के प्रमाणपत्र लेने की प्रति
- (iv). 15.09.2007 से 31.12.2007 तक की अवधि के बिलों की प्रति
- (v). पत्तन द्वारा जमा किया गया प्रारंभिक प्रस्ताव दिनांक 31 मई 2007
- (vi). बोर्ड संकल्प सं. 51 एवं 54 दिनांक 29.06.2007

- (vii). एसबीएम के शुरू होने के अवधि के बारे में मै0 बीपीसीएल-केआर से प्राप्त पत्र दिनांक 25.05.2007 और 02.06.2007
- (viii). टीएमपी अनुमोदित दरों के अनुसार टग किराया प्रभारों की पुनः गणना के लिए सीओपीटी को निदेश देने के लिए प्रार्थना करते हुए माननीय केरल उच्च न्यायालय के समक्ष याचिकाकर्ता के शपथपत्र 1 अगस्त 2009 की प्रति।

10.4. सीओपीटी ने इस घटना से संबंधित घटनाओं तथा तथ्यों के घटनाक्रम का विवरण भेजा था। संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 26 जून 2012 की प्रति दावाकर्ताओं, मै0 जेएमसीपीएल और इंडिया स्टीमशिप को भेजी थी। जेएमसीपीएल ने सीओपीटी के अंतिम प्रतिसाद पर अपनी टिप्पणियां सीओपीटी को एक प्रति भेजते हुए अपने पत्र दिनांक 2 जुलाई 2012 द्वारा भेजी थी। हमें जेएमसीपीएल के प्रतिसाद पर सीओपीटी से कोई और टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं। सीओपीटी के निवेदनों और जेएमसीपीएल की टिप्पणियों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

क्रम सं	सी ओ पी टी द्वारा उठाए गए मुद्दे	जे एम सी पी एल की टिप्पणियाँ
(i)	मैसर्स इंडिया स्टीमशिप, कोलकत्ता एवं मैसर्स जेम्स मेकिनटोश एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड, कोचीन-3 के स्वामित्व वाली एम.टी. रत्नशालिनी, जो 82249 मी. टन कच्चे तेल का वहन कर रही है, पत्तन में प्रवेश करते समय 16.11.2007 को बाह्य चैनल में खड़ी रही। 12.5 मीटर ड्राफ्ट वाले जलयान के मास्टर ने पत्तन के पायलट के चढ़ने का इंतजार किए बिना एवं जलयान को चलाने के लिए उसके मार्ग - निर्देशन के बिना, जलयान को पत्तन के चैनलों में ले जाने की गलती की। जलयान को कहा गया कि वह, पायलटों की फेयर वे ब्याय के 0.5 नॉटिकल मील पश्चिम में प्रतीक्षा करे किन्तु मास्टर, जलयान को फेयर वे ब्याय के पूर्व में ले गया, जब तक कि पायलट चढ़ पाता, उस समय तक पायलट के पास बहुत कम समय रह गया था कि वह जलयान को नियंत्रण में ले पाता।	जे एम सी पी एल, पत्तन के पायलट की प्रतीक्षा किए बिना पत्तन चैनल में तथाकथित रूप से प्रवेश करने के एम.टी. रत्नशालिनी के मास्टर को दोषी ठहराने के आक्षेप को अस्वीकार करता है। वास्तव में, यह पहली बार है कि सी.ओ.पी.टी. इस प्रकार के आक्षेप का प्रश्न उठा रहा है। केरल के माननीय उच्च न्यायालय की रिट-याचिका संख्या 12119/2008 में भी, सी.ओ.पी.टी. में इस प्रकार के आक्षेप का प्रश्न नहीं उठाया था। माननीय उच्च न्यायालय के समक्ष मुख्य मुद्दा यह था कि पायलट की भूमिका केवल सलाहकार की थी तथा जलयान का मास्टर, जलयान की कमान संभालता है। अतः यह देखा जा सकता है कि वर्तमान आक्षेप नया है। डब्लू पी संख्या 12119/2008 में सी.ओ.पी.टी. द्वारा दिनांक 18 जुलाई, 2009 को प्रस्तुत प्रतिकूल शपथपत्र का पैरा 6 वर्तमान आक्षेप के झूठ को दर्शाता है (जे एम सी पी एल ने सी ओ पी टी द्वारा दिनांक 18 जुलाई, 2009 को प्रस्तुत किए गए प्रतिकूल शपथ पत्र की प्रति प्रस्तुत की है)
(ii)	बड़ी जबरदस्त अंतर्धारा में जलयान के खिसकने की आशंका को तथा संभावित यातायात के रुकने को ध्यान में रखते हुए, पत्तन ने शीघ्र ही अपने संसाधनों को, जिनमें एस पी एम कार्यों के लिए किराए पर ली गई कर्षण नौकाएँ शामिल हैं ताकि जलयान के खिसकने को रोका जा सके तथा खड़े जलयान के बचाव के लिए, जुटाया। जलयान को हल्का करने के बाद जलयान को पत्तन की अपनी एवं किराए पर ली गई कर्षण नौकाओं की सहायता से खड़े हुए स्थल से हटाया जा सका।	
(iii)	जलयान को दुबारा से चलायमान किया जा सका तथा 5 दिनों की मशक्कत के बाद इसे सी ओ पी टी बर्थ में खड़ा किया गया। 50 टन की बोलाई पुल वाली किराए की कर्षण नौकाओं की उपलब्धता ने इस अवधि में इस क्रिया को पूरा करने में सहायता प्रदान की।	यह निवेदन किया जाता है कि एम टी रत्नशालिनी को दुबारा प्रवाहमान करने के पत्तन के प्रयास विफल हो गए तो हम एक और टैंकर जलयान "एम टी लेडी शियारा" चार्टर करके लाए तथा कच्चे तेल के कार्गो को एम टी रत्नशालिनी से एम टी लेडी शियारा में डाला गया तथा इस प्रकार से एम टी

	यदि केवल 30 टन की बोलाई पुल वाली पत्तन की कर्षण नौकाएँ होतीं तो यह कार्य संभवतः सफल न हो पाता/ जलयान को दुबारा प्रवाहमान करने के लिए और अधिक समय लगता।	रत्नशालिनी को हल्का किया गया और उसके बाद, एम टी रत्नशालिनी को दुबारा से प्रवाहमान किया गया।
(iv)	पत्तन ने एम.वी.वेनाड जैसी अन्य नावों को लगाया, बॉय टैंडर को लगाया ताकि संख्या 1 बॉय को चैनल में उस स्थिति में रखा जा सके क्योंकि जलयान, चैनल के मुहाने पर खड़ा हुआ था। जलयान की लापरवाही से किए गए कार्यों के संबंध में पत्तन ने कोई बिल प्रस्तुत नहीं किया था।	
(v)	कर्षण नौकाओं का भाड़ा प्रभार एवं पत्तन के स्वामित्व वाली नौकाएँ, बर्थ भाड़ा प्रभार, पायलट प्रभार पत्तन देय आदि की वसूली टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित तथा मौखिक समय के दौरान प्रचलित दरों के मान में उपलब्ध दरों पर की गई। स्टीमर एजेंट ने बिना विलंब शुल्क के प्रभार अदा किए थे।	यह निवेदन किया जाता है कि बचाव कार्य के बाद, सी ओ पी टी ने 22.94,396/..रु के लिए एग्जीबिट पी 1 डिमांड विवरण एवं 9,49,316/..रु के लिए एग्जीबिट पी 2 डिमांड विवरण प्रस्तुत किया था तथा हमने बिना किसी विवाद के उसे चुका दिया था क्योंकि ये विवरण, उस समय मौजूदा टी ए एम पी दर के अनुरूप थे।
(vi)	50 टन बोलाई पुल की दो कर्षण नौकाएँ पत्तन ने किराए पर लीं ताकि एस पी एम में पुल-बैक कार्यों की आवश्यकता को पूरा किया जा सके तथा 1.35 लाख रुपये प्रति दिन प्रति कर्षण नौका की भाड़ा प्रभार की अदायगी पर एस पी एम कार्यों के प्रारंभ का अनुमान लगाते हुए, 15.09.2007 से कोचीन में कर्षण नौकाएँ खड़ी थीं और वे ईंधन एवं अन्य उपभोग्य वस्तुओं पर खर्च का वहन कर रही थीं। यह तथ्य दस्तावेजी प्रमाणों के साथ टी ए एम पी को बताया गया था तथा इस तथ्य का उल्लेख दिनांक 30.12.2008 की अधिसूचना के पैरा 5 में किया है।	यह निवेदन किया जाता है कि कोचीन पत्तन न्यास ने, कोचीन पत्तन एवं भारत पेट्रोलियम कार्पोरेशन (बी पी सी एल-के आर एल) के बीच हुए एम ओ यू की आवश्यकता के अनुसार एस बी एम में केवल जलयानों के संचालन के लिए 50 टन बोलाई पुल की 2 कर्षण नौकाओं को किराए पर लिया था (कोचीन पत्तन के विसमुलेधि द्वारा दिनांक 31 मार्च, 2007 को निदेशक टी ए एम पी को जारी किया गया पत्र देखें जो पहले उल्लिखित पत्र के साथ संलग्न है)। वास्तव में, कोचीन पत्तन ने जलयानों की बर्थिंग/गैर बर्थिंग एवं एस बी एम में जलयानों का संचालन तथा इनमें निहित खतरों जैसे विभिन्न कारकों को ध्यान में रखते हुए, एस बी एम कार्यों के लिए जलयान से संबंधित प्रभारों के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। अतः वे एस बी एम कार्यों के लिए टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित इस प्रकार के प्रभार एकत्र कर सकते हैं न कि किसी अन्य कार्य के लिए। इसके अलावा, कोचीन पत्तन के न्यासी मंडल के संकल्प संख्या 51 (कार्यसूची मद सं. बी1) से जैसा कि स्पष्ट रूप से देखा जा सकता है (जो उक्त पहले पत्र के साथ संलग्न हैं), एस बी एम के चालू होने में देरी का कारण बी पी सी एल-के आर एल हैं तथा बी पी सी एल-के आर एल के अध्यक्ष ने उक्त विलंब के कारण खर्च हुए अतिरिक्त वित्तीय बोझ को पूरा करने के लिए कोचीन पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार किया था (संकल्प सं. 51 का पैरा 56 देखें) तथा कोचीन पत्तन के न्यायी मंडल ने अंतरिम अवधि के लिए कर्षण नौकाओं के भाड़ा प्रभार को तब-तक वसूल करने का निश्चय किया जब-तक कि बी पी सी एल-के आर एल से एस बी एम को चालू नहीं कर लिया जाता (संकल्प सं. 51 का पैरा 57) अतः यह देखा जा सकता है कि कोचीन पत्तन ने बी पी सी एल-के आर एल से 15.09.2007 से 03.12.2007 तक की अवधि के लिए (एस बी एल के चालू होने की तारीख) कर्षण

3799 99/12-6

		नौकाओं का भाड़ा प्रभार पहले ही वसूल कर लिया होगा। दावेदारों का पुनः उक्त प्रभारों की वसूली के लिए कोचीन पत्तन का प्रयास अनुचित कहा जा सकता है, जो कि गैर-कानूनी है। जे एम पी सी एल ने संकल्प सं. 51 की प्रति प्रस्तुत की है।
(vii)	टी ए एम पी के दिनांक 28.03.2005 के दिशा-निर्देशों की उपधारा 2.17.1 से 2.17.4 तक के अनुपालन में, पत्तन ने भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए तदर्थ आधार पर प्रभार निर्धारित किए थे तथा टी ए एम पी से पत्र सं. सी ए डी/लागत/टग-एस बी एम/2007 दिनांक 31.05.2007 के अन्तर्गत दरों के अनुमोदन के लिए अनुरोध किया था। प्राधिकरण ने उचित विचार-विमर्श के बाद तथा अंतिम सुनवाई के बाद, भाड़े पर ली गई नौकाओं पर भाड़ा प्रभारों की दरों को 30 दिसम्बर, 2008 को अधिसूचित किया है, जिसमें 3 दिसम्बर, 2007 से दरों को प्रभावी माना गया है, जो कि कोचीन में एस पी एम कार्यों का पहला संचालन दिवस था। बोर्ड ने संकल्प सं. 54 दिनांक 29.06.2007 के तहत दरों को अनुमोदन प्रदान किया था।	यह निवेदन किया जाता है कि पत्तन द्वारा निर्धारित की गई दरें तथा टी ए एम पी के दिशा-निर्देशों की उपधारा 2.17.1 से 2.17.4 तक की उप धाराओं के अनुपालन में पत्र सं. सी ए डी/लागत/टग-एस बी एम/2007 के अंतर्गत टी ए एम पी को प्रस्तुत की गई दरें "एस बी एम कार्यों के लिए जलयान से संबंधित प्रभारों" के लिए थीं न कि किसी अन्य कार्य के लिए। अतः सी ओ पी टी, एस बी एम कार्यों के लिए ही तदर्थ दरें वसूल कर सकता है, जो कि पत्तन से 20 नॉटिकल मील है। वास्तव में, प्रशुल्क निर्धारण के लिए टी ए एम पी की अधिसूचना की उप धारा 2.17.1 से 2.17.4 तक के अनुसार हैं, पत्तन उस स्थिति में प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है, जब अधिसूचित दरों के मान में प्रशुल्क उपलब्ध न हो तथा इस प्रकार की प्रस्तावित दर तदर्थ आधार पर लगाई जा सकती है एवं इस प्रकार की दर, तुलनीय सेवाओं के लिए अधिसूचित वर्तमान प्रशुल्कों के आधार पर निकाली जानी चाहिए और पत्तन एवं प्रयोक्ता के बीच आपस में इस पर सहमति होनी चाहिए। विनम्रता-पूर्वक यह निवेदन किया जाता है कि उक्त धाराओं में उल्लिखित कोई भी स्थिति इन तथ्यों पर एवं इस मामले की परिस्थितियों पर लागू नहीं होती है। वास्तव में, कोचीन पत्तन के न्यासी मंडल का संकल्प सं. 54 (जो उक्त पहले पत्र के साथ संलग्न हैं), कोचीन पत्तन एवं बी पी सी एल-के आर एल के बीच हुए एम ओ यू के अनुसार, "एस बी एम कार्यों के लिए जलयान से संबंधित प्रभारों के लिए प्रस्ताव से संबंध रखता है। इसके अलावा, कोचीन पत्तन की दिनांक 29 जून, 2007 की कार्यसूची की मद सं. डी2 (जो उक्त पहले पत्र के साथ संलग्न हैं) यह दर्शाएगी कि प्रस्तावित दर पर एम ओ यू में पत्तन एवं मैसर्स बी पी सी एल-के आर के बीच आपस में सहमति थी। इससे यह स्पष्ट होगा कि टी ए एम पी के समक्ष कोचीन पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया प्रस्ताव, एस बी एम कार्यों के लिए जलयान से संबंधित प्रभारों के लिए था (जो सुविधा मैसर्स बी पी सी एल-के आर को केवल प्रदान की जा रही है) तथा प्रस्तावित दर पर कोचीन पत्तन एवं मैसर्स बी पी सी एल -के आर के बीच आपसी सहमति थी। कोचीन पत्तन इस तर्क के आधार पर यह नहीं कह सकता कि उक्त दरें, अन्य कार्यों के लिए बढ़ाई जाएँ।
(viii)	बचाव कार्यों की अवधि अर्थात् 16 से 20 नवंबर, 2007 तक की अवधि के दौरान भाड़े पर कर्षण नौकाओं के लिए टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित दरें उपलब्ध नहीं थीं। अतः पत्तन ने, प्रति घण्टा प्रति कर्षण नौका के लिए 1708.33 रुपये की बोर्ड द्वारा अनुमोदित तदर्थ दर पर भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं का भाड़ा प्रभार बिल सं. एफ/72121/11082 दि. 26.03.08 के तहत अन्य प्रभारों में एकत्रित किया गया था। मैसर्स जेम्स मेकिनटोश एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड को भी दिनांक 02.04.2008 के पत्र के तहत सूचित किया गया था कि भाड़े पर ली गई नौकाओं के मामले में, टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित दरों से भाड़ा विनियमित किया जायेगा तथा यदि कुछ अधिक पाया गया तो उसे वापस किया जाएगा। यह कृपया नोट किया जाए कि पत्तन द्वारा जलयान को प्रदान की गई सेवा सामान्य कार्य के लिए नहीं थी। जलयान बड़ी विपत्ति में था तथा पत्तन ने बचाव कार्य को करने के लिए अपने सभी संसाधन जुटाए, जबकि सामान्यतः ऐसी स्थिति में इस क्षेत्र में विदेशी व्यावसायिक कंपनियों द्वारा ऐसे कार्य किए जाते हैं। जलयान को इस प्रकार के कार्य के लिए काफी बड़ी रकम खर्च करनी पड़ती, यदि वह	

	<p>किसी व्यावसायिक कंपनी की सेवाएँ लेती। यहाँ यह बताना भी प्रासंगिक होगा कि जलयान का स्वामी इस मामले में पी एंड आई क्लब की कवरेज का लाभ उठाता, क्योंकि जलयान का खड़े रहना, ज्ञात तथ्य था। और तो और पत्तन द्वारा लगाए गए सभी प्रमारों की पी एंड आई क्लब द्वारा प्रतिपूर्ति की जा सकती थी।</p>	
(ix)	<p>पत्तन के निर्णय से दुखी होकर, जलयान के स्वामी एवं एजेंट ने, बोर्ड द्वारा अनुमोदित तदर्थ दरें लगाने के निर्णय के विपरीत आदेश देने के लिए माननीय केरल उच्च न्यायालय (2008 की डब्लू पी सं. 12119) से अनुरोध किया तथा प्रार्थना की कि पत्तन को निर्देश दिया जाए कि लागू दरों के मान में उपलब्ध दरों पर भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं का भाड़ा प्रमार एकत्र किया जाए। दोनों पक्षों के तर्क सुनने के बाद, माननीय उच्च न्यायालय ने दिनांक 10 अप्रैल, 2008 के आदेश के तहत याचिकाकर्ता को निर्देश दिया कि वह 95 लाख रु. की बैंक गारंटी प्रस्तुत करे, जिसका याचिकाकर्ताओं ने यथाविधि अनुपालन किया। तर्कों का खंडन करते हुए, पत्तन ने तर्क दिया कि दरों के मान में उपलब्ध दरें, भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं पर लागू नहीं हो सकती हैं क्योंकि टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित दरें, केवल पत्तन के स्वामित्व वाली कर्षण नौकाओं/जहाजों के लिए हैं तथा भाड़े पर ली कर्षण नौकाओं के मामले को विभिन्न परिप्रेक्ष्य में देखा जाना चाहिए।</p>	<p>जे एम सी पी एल ने कोई टीका-टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।</p>
(x)	<p>जब टी ए एम पी ने दि. 30.12.2008 के आदेश के अंतर्गत दरें अधिसूचित की थीं, पत्तन ने टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित दर पर भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के भाड़ा प्रमार की 47,19,056/.. रु. की पुनः गणना की थी तथा याचिकाकर्ताओं द्वारा दी गई राशि के सभायोजन के बाद, 38,22,038/..रु. की बकाया देय राशि 05/03/2010 को दी गई एवं उक्त राशि की प्राप्ति पर याचिकाकर्ताओं ने अपने दि. 1 अगस्त, 2009 के शपथपत्र में भी माननीय उच्च न्यायालय से यह निवेदन किया था कि वे यह राशि देने के लिए तैयार एवं इच्छुक हैं, यदि भाड़ा प्रमार की "ओशन सिम्फनी" एवं "टैग शिव" भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित दरों पर पुनः गणना की जाती हो। याचिकाकर्ताओं ने दि. 01.08.2009 के अपने शपथपत्र में जैसी कि प्रार्थना की थी, पत्तन ने दि. 10.03.2010 के न्यायालय के आदेश के अनुपालन में बैंक गारंटी जारी की थी।</p>	<p>यह दोहराया जाता है (टी ए एम पी के समक्ष प्रस्तुत किए गए हमारे दि. 11 मई, 2012 के पत्र में जैसा कि उल्लेख किया गया है) कि टी ए एम पी की दि. 30.12.2008 की अधिसूचना सं. टी ए एम पी/32/2007-सी ओ पी टी इस मामले में लागू नहीं होती है। यह भी सच है कि हमने डब्लू पी सं. 12119/2008 में दि. 1 अगस्त, 2009 के अपने शपथपत्र में निवेदन किया था कि यदि टी ए एम पी की अधिसूचित दरों पर भाड़ा प्रमारों की पुनः गणना की गई तो हम यह राशि देने को तैयार एवं इच्छुक हैं। किन्तु जैसा कि हमारे दि. 11 मई, 2012 के पत्र में उल्लेख किया गया था, यह एक निष्कर्ष भूल थी तथा उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत की गई बैंक गारंटी को प्राप्त करने के लिए ऐसा उल्लेख किया गया था। उक्त अवधि के लिए 825.18 यू एस डॉलर/प्रति घंटा की लागू दर पर विश्वास करते हुए तथा उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत की गई बैंक गारंटी प्राप्त करने के लिए हमने उक्त राशि की अदायगी की थी। उच्च न्यायालय के समक्ष प्रस्तुत की गई बैंक गारंटी के बाद हमें उच्च न्यायालय द्वारा डब्लू पी (सी) 12119/2008 में दि. 10.03.2010 के अंतरिम आदेश द्वारा दिए गए निर्देश के अनुसार, वापस लौटा दी गई। यह निवेदन किया जाता है कि हालांकि हमने गलती से 38,22,038/..रु. की</p>

		अधिक अदायगी की थी, तथापि, कोचीन पत्तन, सांविधिक प्राधिकरण होने के कारण, टी ए एम पी द्वारा न अनुमोदित किसी सेवा के लिए प्रभार नहीं ले सकता तथा अनुचित ढंग से अपनी धनवृद्धि नहीं कर सकता है।
(xi)	माननीय उच्च न्यायालय ने अपने दि. 24.02.2012 के अंतिम आदेश में यह पाया कि बचाव कार्य की अवधि अर्थात् 16 से 20 नवंबर, 2007 के दौरान भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित कोई दर अस्तित्व में नहीं थी तथा टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित दरें 3 दिसम्बर, 2007 से प्रभावी हुईं तथा टी ए एम पी को निर्देश दिया गया कि वह दोनों याचिका कर्ताओं एवं प्रतिवादियों की 6 माह की अवधि के भीतर सुनवाई करके इस मामले में निर्णय ले।	जे एम सी पी एल ने कोई टीका-टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है।
(xii)	न्यायालय के आदेश के अनुपालन में पत्तन ने टी ए एम पी के समक्ष अपना दावा प्रस्तुत किया, जिसमें इस बात पर बल दिया गया कि बचाव कार्य की अवधि के दौरान अर्थात् 16 से 20 नवंबर, 2007 तक की अवधि में टी ए एम पी द्वारा अधिसूचित यू एस डी 825.18 की दरों को लागू करने की अनुमति कृपया प्रदान करें, जबकि याचिकाकर्ता ने पत्तन को निर्देश के लिए प्रार्थना की कि बचाव कार्यों के दौरान लागू दरों के मान में उपलब्ध दरों को लागू किया जाए। यह निवेदन किया जाता है कि क्योंकि टी ए एम पी ने "ओशन सिम्फनी" एवं "टैग शिव" कर्षण नौकाओं के भाड़े के लिए 825.18 अमरीकी डालर प्रति कर्षण नौका प्रति घंटा की दर पहले से ही अधिसूचित की है, अतः उसी दर को 3 दिसम्बर, 2007 से पूर्व 3 सप्ताह से भी कम की अवधि के लिए है, बढ़ाया जाए जो कि तर्कसंगत है।	यह निवेदन किया जाता है कि बचाव कार्य की अवधि के दौरान अर्थात् 16 से 20 नवंबर, 2007 तक अवधि के लिए 825.18 अमरीकी डालर लागू करने की अनुमति के लिए टी ए एम पी के समक्ष कोचीन पत्तन द्वारा प्रस्तुत दावा नहीं दिया जा सकता क्योंकि जैसा कि पहले कहा जा चुका है कि उक्त दर टी ए एम पी द्वारा एस बी एम कार्यों के लिए जलयान से संबंधित प्रभारों के एक भाग के रूप में अनुमोदित की गई थी तथा उक्त पैरा 5 में जैसा कि बहुत महत्वपूर्ण ढंग से उल्लेख किया गया है कि कोचीन पत्तन के न्यासी मंडल ने यह निश्चय किया था कि अंतरिम अवधि के लिए कर्षण नौकाओं के भाड़ा प्रभारों की वसूली तब-तक की जाए, जब-तक कि बी पी सी एल-के आर एल से एस बी एम को चालू नहीं कर लिया जाता तथा उसने, बी पी सी एल-के आर एल से 15.09.2007 से 03.12.2007 तक की अवधि के लिए (एस बी एम को चालू करने की तारीख) कर्षण नौकाओं के लिए भाड़ा प्रभार पहले से ही एकत्र कर लिया होगा, अतः उन्हें हमारे से इस प्रकार के प्रभार एकत्र करने की अनुचित धनवृद्धि की अनुमति नहीं दी जा सकती। कोचीन पत्तन द्वारा उक्त पहले उल्लिखित पत्र के साथ ओशन स्पार्कल लिमिटेड एवं टी ए जी के बीजकों एवं पत्रों की प्रतियों का जहाँ तक संबंध है, यह निवेदन किया जाता है कि इन पर विश्वास नहीं किया जा सकता क्योंकि यह नहीं दर्शाता है कि यह राशि, कोचीन पत्तन के खाते से उनके प्रत्येक के खाते में वास्तव में गई है। इस प्रकार से नामे डाली गई राशि को सिद्ध करने के लिए कोई बैंक विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया है। किसी भी कीमत पर कोचीन पत्तन के न्यासी मंडल ने यह निश्चय किया था कि वह अंतरिम अवधि के लिए कर्षण नौकाओं के लिए भाड़ा प्रभार वसूल करेगा, जब तक कि बी पी सी एल - के आर एल से एस बी एम चालू नहीं हो जाता तथा उन्होंने बी पी सी एल - के आर एल से इस प्रकार के प्रभार एकत्र किए होंगे। अन्यथा भी, उक्त बीजक एवं पत्रों को वर्तमान मामले में प्रस्तुत करने का कोई औचित्य नहीं है क्योंकि एस बी एम कार्यों के लिए

	<p>कई नौका भाड़ा प्रभार, अन्य कार्यों/सेवाओं पर लागू नहीं किए जा सकते हैं। वास्तव में जब हमने एग्जीबिट पी-1 एवं पी-2 मांग विवरणों के लिए 22,94,396/- रु. एवं 9,49,316/- रु. अदा कर दिए हैं तो कोचीन पत्तन ने स्वयं पुष्टि की है कि उनके द्वारा ली गई दरें, टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दरें हैं, अतः वे न तो इन्हें त्याग सकते हैं और न ही कम कर सकते हैं। (हमारे दावे के विवरण के साथ संलग्न कोचीन पत्तन न्यास द्वारा जारी एग्जीबिट पी-4 पत्र दि. 21/12/2007 देखें)। अब वे अपने रुख में परिवर्तन नहीं कर सकते और यह नहीं कह सकते कि नई दरें लागू की जाएं।</p>
(xiii)	<p>उक्त से यह स्पष्ट है कि पत्तन की भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं को लगाकर खड़े जलयान के बचाव के लिए पत्तन ने सभी संभव उपाय बरते। पत्तन दैनिक भाड़ा प्रभार की अदायगी करता रहा है तथा अन्य लागतों जैसे ईंधन, जल प्रभार इत्यादि का खर्च उठाता रहा है। बाह्य समुद्र में बचाव/जलयान का बचाव कार्य में उच्च शक्तिशाली कर्षण नौकाओं की अत्यधिक शक्ति, जन-शक्ति, ईंधन की खपत की आवश्यकता पड़ती है तथा यह खतरे से भरा कार्य है, जब इसकी तुलना सामान्य पायलट कार्यकलाप से की जाए। खड़े हुए जलयान को तभी दुबारा प्रवाहमान स्थिति में लाया जा सकता है, जब 50 टन क्षमता की केलाड पुल भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं को नियोजित किया जाता है। इस संदर्भ में, पत्तन के दि. 19-05-2012 के पत्र की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है, जिसमें मैसर्स जेम्स मेकिन टोष द्वारा लगाए गए विभिन्न आरोपों का खंडन उनके दि. 25 अप्रैल, 2012 के पत्र द्वारा किया गया है।</p> <p>माननीय प्राधिकरण कृपया नोट करें कि डब्लू पी (सी) 12119/2008, में दि. 24/02/2012 के निर्णय के पृ. 10 के पैरा 16 में केरल के माननीय उच्च न्यायालय ने यह पाया है कि "जलयान खड़ा हुआ था, यह याचिका में 'माना गया' तथ्य है। जलयान को बचाने के लिए विभिन्न प्रकार के कार्यों को करना पड़ा। टी ए एम पी द्वारा जारी की गई अधिसूचना द्वारा क्या ये प्रभारित दरें शामिल की गई हैं। यह एक विवादास्पद प्रश्न है।" उक्त निर्णय के पृ. 11 के पैरा 18 में, माननीय उच्च न्यायालय ने टी ए एम पी को निर्देश दिया है कि क्या पत्तन न्यास द्वारा दी गई सेवाओं की मदें, टी ए एम पी द्वारा जारी की गई विभिन्न अधिसूचनाओं में शामिल हैं इस प्रकार से, इस माननीय प्राधिकरण द्वारा इस मसले पर निर्णय लिया जाना है कि क्या कोचीन पत्तन न्यास द्वारा उनके एग्जीबिट पी-1 एवं पी-2 के मांग विवरण के अंतर्गत पहले से प्रभारित दरें तथा भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं के लिए 825.18 अमरीकी डालर प्रतिकर्षण नौका प्रति घंटा लागू करने की पत्तन न्यास की वर्तमान मांग को टी ए एम पी की अधिसूचनाओं में शामिल किया गया है।</p> <p>निष्कर्ष के रूप में, यह दोहराया जाता है कि कोचीन पत्तन न्यास कोई भी दर प्रभारित नहीं कर सकता है, जो टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित न हो, अतः उन्हें, टी ए एम पी द्वारा अनुमोदित दरों के मान के अनुसार, सम्बद्ध समय में प्रचलित (16/11/2007 से 20/11/2007 तक) भाड़े पर ली गई कर्षण नौकाओं अर्थात् "टग ओशन सिम्फनी" एवं "टग शिव" के लिए देय कर्षण नौका भाड़ा प्रभार की पुनर्गणना की जानी है। तथा अधिक राशि की प्रतिपूर्ति की जाना है, जिसकी हमारे द्वारा दि. 05-03-12 को गलती से अदायगी की गई थी। कोचीन पत्तन न्यास को भी 3 लाख रु. की राशि जारी करनी है, जो कोचीन पत्तन द्वारा हमारे जमा खाते में से गैर-कानूनी ढंग से इस समय रोके रखी गई है, जबकि रिट याचिका का निपटान हो चुका है।</p>

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना और पक्षों द्वारा किए गए निवेदनों के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

- (i). यह मामला 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक सात्वैज परिचालनों के लिए किराये पर ली गई टगों की तैनाती के लिए किराया प्रभारों के लिए सीओपीटी के दावे को चुनौती देते हुए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) के विरुद्ध मै0 इंडिया स्टीमशिप और मै0 जेम्स मेकिनतोश एंड कंपनी प्राइवेट लिमिटेड द्वारा दाखिल की गई रिट याचिका सं. 2008 का 12119 में 24 फरवरी 2012 को माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा पारित किए गए आदेश के आधार पर शुरू किया गया है। माननीय उच्च न्यायालय के आदेश पैरा 18 में निम्नलिखित निदेश शामिल किए गए हैं:—
 - (क). याचिककर्ता (जेएमसीपीएल और इंडिया स्टीमशिप) और प्रतिवादी (सीओपीटी तथा इसके अधिकारी) निर्णय की प्रति प्राप्त होने की तारीख से एक महीने के भीतर इस प्राधिकरण के समक्ष उचित विवरण दाखिल करते हुए अपने दावे अग्रेषित करेंगे।
 - (ख). यह प्राधिकरण तत्संबंधी पक्षों द्वारा की गई प्रार्थनाओं के आधार पर दावे के सभी पहलुओं पर विचार करेगा और यह पता लगाएगा कि सीओपीटी द्वारा प्रदत्त सेवा की मद प्राधिकरण द्वारा जारी की गई विभिन्न अधिसूचनाओं के अधीन आती हैं अथवा नहीं और यदि सात्वैज परिचालनों तथा अन्य संबंधित गतिविधियों के लिए सीओपीटी द्वारा प्रदत्त सेवा के लए लागू दरमान निर्धारित नहीं करेगा तो इसके बारे में संबंधित पक्षों को बताएगा।
 - (ग). ऊपर यथा उल्लिखित संपूर्ण कार्यवाही तत्संबंधित पक्षों द्वारा दावा विवरण दाखिल करने की तारीख से 6 महीनों की अवधि में पूरी की जाएगी।
- (ii). माननीय न्यायालय के निदेशों के आधार पर, सीओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 मार्च 2012 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था और याचिककर्ताओं, मै0 इंडिया स्टीमशिप तथा मै0 जेएमसीपीएल ने संयुक्त दावा विवरण दिनांक 6 अप्रैल 2012 दाखिल किया था जो हमें 9 अप्रैल 2012 से पहले प्राप्त हुआ था। जेएमसीपीएल ने बताया था कि उसे निर्णय की प्रति 7 मार्च 2012 को प्राप्त हुई थी जिसे दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित किया गया है और कहा है कि उसने माननीय उच्च न्यायालय द्वारा विनिर्दिष्ट एक माह की समयावधि के भीतर 6 अप्रैल 2012 को दावा विवरण दाखिल किया था। इसके निदेशों के अनुपालन के लिए इस प्राधिकरण को माननीय न्यायालय द्वारा विनिर्दिष्ट 6 माह की समयावधि पर विचार करते हुए, माननीय न्यायालय के निदेशों के अनुपालन के लिए इस प्राधिकरण को प्रदान की गई समय—सीमा 6 अक्टूबर 2012 को समाप्त होगी।
- (iii). सीओपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 20 मार्च 2012 द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव और जेएमसीपीएल द्वारा अपने पत्र दिनांक 6 अप्रैल 2012 द्वारा दाखिल किया गया संयुक्त दावा विवरण तत्संबंधी पक्षों द्वारा भेजे गए दस्तावेजों और की गई अनुवर्ती टिप्पणियों/निवेदनों के साथ इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

(iv). पक्षों द्वारा इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत किया गया मामला पोत एम.टी. रत्ना शालिनी के प्रतिवेदित भूमि पर उतरने के संबंध में 16.11.2007 से 20.11.2007 तक साल्वेज परिचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा तैनात की गई टग 'ओशन सिम्फनी' और टग 'शिव' के लिए सीओपीटी को जेएमसीपीएल द्वारा देय प्रभारों पर जेएमसीपीएल और सीओपीटी के बीच हुए विवाद से संबंधित है। सीओपीटी की स्थिति 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक साल्वेज परिचालनों के लिए तैनात की गई उक्त टगों के लिए 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक के लिए भी एसपीएम पर पुल बैक परिचालनों के लिए आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में निर्धारित अ.डा. 825.18 प्रति घंटा प्रति टग की दर लागू करना है। वहीं दूसरी तरफ, जेएमसीपीएल की स्थिति है कि सीओपीटी को साल्वेज परिचालनों के समय प्रचलित सीओपीटी के दरमान में निर्धारित मूरिंग टगों के लिए लागू रु० 13,300/- प्रति घंटा की दर वसूल करनी चाहिए।

(v). (क). माननीय न्यायालय के निदेशों के अनुसार, पहला मुद्दा जिसपर निर्णय लिया जाना है वह यह है कि क्या पोत के साल्वेज के लिए सीओपीटी द्वारा प्रदत्त सेवा सीओपीटी के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान द्वारा आच्छादित है।

(ख). इस प्राधिकरण ने सीओपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन के लिए उसके प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक आदेश सं. टीएएमपी/63/2005-सीओपीटी दिनांक 25 जनवरी 2007 पारित किया था। दरमानके साथ यह आदेश दिनांक 25 जनवरी 2007 भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 38 द्वारा 9 फरवरी 2007 को अधिसूचित किया गया था। यह दरमान अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद से 31 मार्च 2009 तक वैध था। ऐसी स्थिति में, 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक की अवधि जिस दौरान साल्वेज परिचालन किए गए थे, 9 फरवरी 2007 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित दरमान द्वारा आच्छादित है।

तत्पश्चात्, इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/32/2007-सीओपीटी दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा, साथ ही साथ, सीओपीटी पर सिंगल प्वाइंट मूरिंग (एसपीएम) पर पुलबैक परिचालनों के लिए टग किराया प्रभार निर्धारित किए थे जो 31 मार्च 2009 तक वैधता के साथ 3 दिसम्बर 2007 (एसपीएम परिचालनों की शुरू होने की तारीख) से प्रभावी थे।

(ग). उपर्युक्त दो अधिसूचनाएं साल्वेज परिचालनों के लिए दरें निर्धारित नहीं करती हैं। पोत के साल्वेज के लिए सीओपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाएं जेएमसीपीएल के अनुरोध पर आपातकालीन परिस्थितियों के अधीन एक बार का परिचालन प्रतीत होता है जब पोत मुश्किल में था।

(घ). सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति के संदर्भ में कि इसके न्यासी मंडल द्वारा 29 जून 2007 को अनुमोदित अ.डा. 1708.33 प्रति घंटा प्रति टग की तदर्थ दरें 16 से 20 नवम्बर 2007 तक साल्वेज परिचालनों की अवधि के दौरान उपलब्ध थीं, यह नोट किया जाए कि सीओपीटी ने एसपीएम परिचालनों के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु 31 मई 2007 के अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव

में सीओपीटी के न्यासी मंडल द्वारा तदर्थ दरों के निर्धारण के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया था और तदर्थ दरों के लिए कोई अनुमोदन भी प्राप्त नहीं किया गया था, जैसाकि अब पत्तन द्वारा दावा किया गया है। इस स्थिति से यह स्थापित हो जाता है कि सीओपीटी के न्यासी मंडल ने तदर्थ दरें इस प्राधिकरण को प्रस्ताव दाखिल करने की तारीख जो 31 मई 2007 थी के बाद 29 जून 2007 को हुई बैठक में निर्धारित की थी। यह उल्लेखनीय है कि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में पुलबैक परिचालनों के लिए टगों की तैनाती के लिए किन्हीं तदर्थ दरों को मान्यता नहीं दी थी। इसलिए, सीओपीटी का यह दावा कि साल्वेज परिचालनों के लिए इसके द्वारा तदर्थ दर की वसूली मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 के प्रावधानों के अनुसार थी जोकि सही नहीं लगती है।

(ड). उपर्युक्त स्थिति दर्शाती है कि साल्वेज परिचालनों के लिए प्रशुल्क 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 की प्रासंगिक अवधि के दौरान सीओपीटी के दरमान में उपलब्ध नहीं था। साल्वेज परिचालनों के लिए सीओपीटी में उपलब्ध दरों के अभाव में, इस प्राधिकरण के लिए यह जरूरी है कि माननीय उच्च न्यायालय के निदेशों के अनुसार 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक की अवधि के दौरान साल्वेज परिचालनों तथा संबंधित गतिविधियों के लिए सीओपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए दरें निर्धारित करे।

(च). 16.11.2007 से 20.11.2007 तक की अवधि के दौरान पोत एम.टी. रत्ना शालिनी के साल्वेज के संबंध में साल्वेज परिचालनों तथा अन्य संबंधित गतिविधियों के लिए सीओपीटी द्वारा ऑफर की गई सभी प्रकार की सेवाओं के ब्योरे किसी भी पक्ष द्वारा हमें उपलब्ध नहीं करवाए गए हैं। किसी भी मामले में, सीओपीटी तथा जेएमसीपीएल के बीच विवाद, उनके तत्संबंधी दावा विवरणों के अनुसार, केवल 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक साल्वेज परिचालनों के लिए तैनात की गई दो किराये पर ली गई टगों के लिए देय प्रभारों के संदर्भ में ही है। ऐसी स्थिति में, यहां की जाने वाली कार्यवाही 16.11.2007 से 20.11.2007 तक साल्वेज परिचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा तैनात की गई उक्त दो टगों के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण तक सीमित है।

(vi). (क). माननीय उच्च न्यायालय का आदेश इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि इस मामले पर निर्णय लेने में तत्संबंधी पक्षों द्वारा किए गए दावों और प्रार्थनाओं के सभी पहलुओं पर विचार किया जाए। तदनुसार, 16.11.2007 से 20.11.2007 तक किए गए साल्वेज परिचालनों के लिए किराये पर ली गई टगों "ओशन सिम्फनी" और "शिवा" के लिए देय प्रभारों के संदर्भ में सीओपीटी तथा जेएमसीपीएल के निवेदनों पर नीचे चर्चा की गई है:-

(ख). सीओपीटी का निवेदन यह है कि 3 दिसम्बर 2007 से पुल बैंक परिचालनों के लिए किराये पर ली गई टगों की तैनाती के लिए निर्धारित प्रभार 3 दिसम्बर 2007 से पहले की अवधि के दौरान किए गए साल्वेज परिचालनों पर लागू किए जाएं क्योंकि साल्वेज परिचालनों के लिए यही टग तैनात की गई थीं और साल्वेज परिचालन पुलबैंक परिचालनों से कहीं ज्यादा मुश्किल और जोखिमपूर्ण होते हैं। सीओपीटी की इस स्थिति से जेएमसीपीएल सहमत नहीं नहीं विशेषतः इस आधार पर कि उक्त दर साल्वेज परिचालनों तथा पुलबैंक परिचालनों के दौरान लागू नहीं थी जो एसपीएल पर किए गए थे जिसके लिए निर्धारित की गई दरों की तुलना साल्वेज परिचालनों से नहीं की जा सकती।

(ग). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश इस प्राधिकरण से अपेक्षा करते हैं कि लागत तथा नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ दृष्टिकोण के आधार पर महापत्तन न्यासों और वहां पर निजी टर्मिनलों द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए दरमान निर्धारित किए जाएं। ऐसी स्थिति में, टगों की तैनाती के संबंध में सीओपीटी द्वारा प्रोदभूत लागत ही प्रासंगिक हो सकती बिना इस ओर ध्यान दिए कि टगों को किस प्रयोजन के लिए तैनात किया गया है। उक्त दो टग सीओपीटी द्वारा किराये पर ली गई हैं और उक्त दो टगों के किराया प्रभार इस स्थिति के होते हुए भी समान हैं कि वे पुलबैंक परिचालनों अथवा साल्वेज परिचालनों के लिए तैनात किए जाते हैं। इस स्थिति को मददेनजर रखते हुए कि किराया प्रभार किराये पर ली गई टगों के लिए उपयोक्ताओं से सीओपीटी द्वारा वसूलीयोग्य प्रभारों के निर्धारण में प्रमुख लागत मद है, पुलबैंक परिचालनों से साल्वेज परिचालनों के लिए उक्त टगों के इस्तेमाल के लिए निर्धारित दरें लागू करना लागू करना प्रासंगिक नहीं हो सकता है।

तथापि, आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में, 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए पुलबैंक परिचालनों के लिए किराये पर ली गई टगों की तैनाती के लिए इकाई किराया दर पुलबैंक परिचालनों से राजस्व अपेक्षा और उक्त अवधि के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित 2302 घंटे के परिचालन समय के आधार पर निर्धारित की गई थी। सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित वास्तविक पुलबैंक परिचालन घंटे 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के दौरान एसपीएम सुविधा प्राप्त करने वाले वास्तविक पोत यातायात पर आधारित थे। चूंकि ऐसे निर्णीत दर पोत यातायात पर निर्भर थी जो एसपीएम सुविधा प्राप्त करते हैं, इसलिए पुलबैंक परिचालनों के लिए टगों हेतु निर्धारित इकाई दर साल्वेज परिचालनों के लिए प्रासंगिक नहीं हो सकती। ऊपर बताई गई स्थिति के मददेनजर, 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए पुल बैंक परिचालनों के लिए आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में अनुमोदित अ.डा. 825.18 प्रति टग प्रति घंटा की किराया दर को 16 नवम्बर से 20 नवम्बर 2007 तक किए गए साल्वेज परिचालनों पर लागू नहीं किया जा सकता, जैसाकि सीओपीटी द्वारा अनुरोध किया गया है।

(घ). जेएमसीपीएल के दावे के संदर्भ में कि सीओपीटी दर की वसूली केवल साल्वेज परिचालनों के समय पर लागू दरमानों के अनुसार ही कर सकता है और इसलिए, (तत्समय) मौजूद दरमान में निर्धारित मूरिंग टगों के लिए किराया प्रभार रु० 13,300/- प्रति घंटा प्रति टग लागू किया जाना चाहिए, यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि पत्तन स्वामित्व वाली टगों के लिए तत्समय मौजूदा दरमान में निर्धारित मूरिंग टगों के लिए किराया प्रभार पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति के आधार पर निर्धारित किए गए थे ना कि स्टैंड आधार पर। इसके अलावा, सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित स्थिति कि पत्तन द्वारा स्वामित्व वाली मूरिंग टग साल्वेज परिचालनों के लिए तैनात की गई किराये पर ली गई टगों की तुलना में कम क्षमता की हैं जिसे नजरअंदाज नहीं किया जा सकता। साल्वेज परिचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा तैनात की गई टग "ओशन सिम्फनी" और "शिवा" सीओपीटी द्वारा किराये पर ली जाती हैं। सीओपीटी ने साल्वेज परिचालनों की अवधि के दौरान किराया प्रभार प्रोदभूत किए हैं जिसे आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में पहले ही स्वीकार किया गया है। अतः, यह प्राधिकरण सीओपीटी द्वारा किए गए वास्तविक भुगतान के संदर्भ में जेसीएमपीएल द्वारा अभिव्यक्त की गई शंकाओं पर जाने के लिए प्रवृत्त नहीं है। उपर्युक्त के मद्देनजर, सीओपीटी के (तत्समय) मौजूद दरमान में रु० 13,300/- प्रति घंटा पर निर्धारित पत्तन के स्वामित्व वाले मूरिंग टगों के लिए किराया प्रभारों को साल्वेज परिचालनों के लिए तैनात की गई किराये पर ली गई टगों पर लागू नहीं किया जा सकता, जैसाकि जेएमसीपीएल द्वारा अनुरोध किया गया है।

इसके अलावा, जेएमसीपीएल का यह दावा कि प्रासंगिक समय पर सीओपीटी में प्रचलित अनुमोदित दरमान के अनुसार दरें ही लागू करना सही नहीं लगता है क्योंकि माननीय केरल उच्च न्यायालय ने इस प्राधिकरण के लिए यह जरूरी कर दिया है कि साल्वेज परिचालनों के लिए दर निर्धारित की जाए यदि ये तत्समय मौजूद दरों द्वारा आच्छादित नहीं हो। जैसाकि पहले बताया गया है, सीओपीटी के तत्समय मौजूद दरमान में साल्वेज परिचालनों के लिए प्रशुल्क शामिल नहीं थे।

(vii). तत्संबंधी पक्षों द्वारा किए गए दावों/प्रार्थनाओं के समग्र पहलुओं पर विचार करने के बाद, जैसाकि माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा अपेक्षा की गई है, और चूंकि तत्समय मौजूद दरमान में साल्वेज परिचालनों के लिए दरें शामिल नहीं थीं, यह जरूरी है कि 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक साल्वेज परिचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा तैनात की गई किराये पर ली गई टगों "ओशन सिम्फनी" और "शिवा" के लिए अब दर निर्धारित की जाए।

(viii). आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में, पुलबैक परिचालनों के लिए किराये पर ली गई टगों की तैनाती के लिए राजस्व अपेक्षा कुल लागत पर 6 प्रतिशत के मार्जिन तथा टगों के किराया प्रभारों, ईंधन लागत, पानी लागत, उपरिव्ययों को लेखा में लेते हुए परिकलित किया गया था और इकाई दर राजस्व अपेक्षा तथा पुलबैक परिचालन घंटों पर विचार करते हुए निर्धारित की गई थी जैसाकि प्रासंगिक प्रस्ताव में सीओपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है। चूंकि वही टग जो पुलबैक परिचालनों के लिए थीं साल्वेज

परिचालनों के लिए भी तैनात की गई थीं, यह उपयुक्त होगा कि 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक साल्वेज परिचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा तैनात की गई किराये पर ली गई टगों के लिए दर के निर्धारण हेतु वही दृष्टिकोण अपनाया जाए। दर के निर्धारण पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में चर्चा की गई है:-

(क). आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 के अनुच्छेद 11 (vii) (क) में यथा प्रतिवेदित, उक्त दो टगों के लिए सीओपीटी द्वारा देय किराया प्रभार रु0 1,35,000/- प्रति टग प्रतिदिन है। तदनुसार, 16 से 20 नवम्बर 2007 तक 5 दिनों के लिए दो टगों हेतु किराया प्रभारों पर विचार किया गया है, जोकि रु0 13,50,000/- परिगणित किया गया है।

(ख). जेएमसीपीएल ने 6 अप्रैल 2012 के अपने दावा विवरण में सीओपीटी द्वारा तथाकथित भेजे गए मांग नोटिस में साल्वेज परिचालनों के मामले में प्रभारों के ब्योरे देते हुए गणनाओं के विवरण की प्रति भेजी थी। इन ब्योरों में, साथ ही साथ, 16 से 20 नवम्बर 2007 तक साल्वेज परिचालनों की अवधि के दौरान टगों "ओशन सिम्फनी" और "शिवा" के मामले में ईंधन के वास्तविक उपभोग और लागत के बारे में सूचना शामिल है। संयोगवश, सीओपीटी ने न तो जेएमसीपीएल द्वारा प्रेषित विवरण में प्रतिवेदित आंकड़ों में किसी त्रुटि पर अंगुली उठाई है और ना ही इंकार किया है, सिवाय इसके कि यह सीओपीटी का आंतरिक रिकार्ड है और इसके द्वारा भेजा गया मांग नोटिस नहीं है। उक्त विवरण में दी गई सूचना पर भी जेएमसीपीएल का कोई विवाद नहीं है। अतः, गणना विवरण में उपलब्ध वास्तविक ईंधनलागत के संबंध में सूचना को ध्यान में रखा गया है।

विवरण के अनुसार, टग "ओशन सिम्फनी" ने रु0 33, 743 प्रति केएल की दर से 7.020 केएल ईंधन उपभोग किया था जिसकी राशि रु0 2,36,876/- होती है। इसी प्रकार, टग शिवा ने रु0 33,743/- प्रति केएल की दर से 6.12 केएल ईंधन का उपभोग किया था जिसकी राशि रु0 2,06, 507/- होती है। दोनों टगों की कुल ईंधन लागत रु0 4,43,383/- परिगणित होती है और इसे ही साल्वेज परिचालनों की अवधि के दौरान उक्त दो टगों के लिए ईंधनकी आपूर्ति के लिए सीओपीटी द्वारा प्रोद्भूत वास्तविक लागत रूप में सुविचारित किया गया है।

(ग). किराया प्रभारों तथा ईंधन लागत के अलावा, वास्तविकताओं पर सीओपीटी द्वारा प्रतिवेदित पानी प्रभार भी आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 द्वारा 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक पुलबैक परिचालनों के लिए टगों की तैनाती के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय लागत की मद के रूप में सुविचारित किया गया था। आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 के अनुबंध-1 के रूप में संलग्न लागत विवरण के अनुसार, 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक 302 दिनों की अवधि के लिए पानी प्रभार सीओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित रु0 1,10,601/- सुविचारित किया गया है। तदनुसार, पानी उपभोग की औसत लागत लगभग रु0 366/- प्रतिदिन प्रति टग परिगणित होती है। इसलिए, 16.11.2007 से 20.11.2007 (5 दिन)

तक साल्वेज परिचालन दिवसों के दौरान पानी की लागत 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के दौरान उपभोग किए गए पानी की औसत लागत के आधार पर परिकलित की गई है। तदनुसार, दो टगों के लिए 5 दिनों हेतु कुल पानी लागत ₹0 3,662/— परिगणित होती है।

- (घ). टग किराया प्रभारों के 10 प्रतिशत की दर से उपरिव्ययों और कुल लागत के 6 प्रतिशत की दर से मार्जिन आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में अंगीकृत दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए सुविचारित किए गए हैं।
- (ङ). साल्वेज परिचालन के 5 दिनों के लिए दो टगों हेतु कुल लागत जमा मार्जिन ₹0 20,47,968/— परिगणित होता है।
- (च). 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक साल्वेज परिचालनों के लिए टगों ओशन सिम्फनी तथा शिवा की तैनाती के कुल घंटे सीओपीटी के पत्र दिनांक 23 जनवरी 2008 के साथ संलग्न विवरण में 146 घंटे बताए गए हैं। दो टगों के 146 घंटों के वास्तविक साल्वेज परिचालन घंटों और ₹0 20,47,968/— के कुल लागत जमा मार्जिन के आधार पर, इकाई दर ₹0 14,027/— प्रति घंटा प्रति टग परिगणित होता है।
- (छ). 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक पुलबैक परिचालनों के लिए टगों की तैनाती के लिए किराया प्रभारों पर पहुंचने के लिए आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में सुविचारित आंकड़ों के ब्योरे दर्शाते हुए उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर लागत विवरण और 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक साल्वेज परिचालनों के लिए सीओपीटी द्वारा तैनात की गई किराये पर ली गई टगों हेतु प्रभारों के परिकलन के लिए अब सुविचारित आंकड़े अनुबंध रूप में संलग्न किए गए हैं।
- (ज). चूंकि साल्वेज परिचालनों के लिए टगों की तैनाती पत्तन द्वारा प्रदत्त एक नियमित सेवा नहीं है और इसे भी ध्यान में रखते हुए कि यह कार्यवाही 16.11.2007 से 20.11.2007 तक टगों की तैनाती के विशिष्ट अवसर के लिए किराया प्रभारों के निर्धारण तक सीमित है, जैसाकि माननीय केरल उच्च न्यायालय द्वारा निदेश दिया गया है, इसलिए विदेशगामी पोतों तथा तटीय पोतों के लिए अलग-अलग दरें निर्धारित करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। इसके अलावा, चूंकि यह सेवा पहले ही प्रदान की गई है, साल्वेज परिचालनों के दौरान प्रचलित विनिमय दर अमेरिकी डॉलर रूप में दर के निर्धारण के लिए विचार करना होगा। इस मामले में ऐसी कार्यवाही किसी प्रयोजन को पूरा नहीं कर सकती क्योंकि दर सामान्य अनुप्रयोग और भविष्य प्रयोग के लिए नहीं है। तदनुसार, इस मामले में किराया प्रभार केवल रूपए रूप में निर्धारित किए गए हैं।

(ix). आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 के अनुच्छेद 11 (vii) (ग) में यथा प्रतिवेदित, 15 सितम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए सीओपीटी द्वारा प्रोदभूत वास्तविक टग किराया प्रभार 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए पुलबैक परिचालनों के लिए टग किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए राजस्व अपेक्षा पर पहुंचने के लिए लागत की मद के रूप में सुविचारित किए गए हैं। ऐसी स्थिति में, 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक की अवधि के लिए सीओपीटी द्वारा प्रोदभूत वास्तविक टग किराया प्रभार भी उक्त अवधि के लिए पुलबैक परिचालनों हेतु किराया प्रभार निर्धारित किए जाने के समय लागत की मद के रूप में सुविचारित किए गए हैं। इसलिए, जेएमसीपीएल से उस अवधि के लिए उन्हीं टगों के लिए प्रभारों की वसूली से भी पत्तन को अतिरिक्त राजस्व जाएगा। जेएमसीपीएल ने इस स्थिति को सही बताया है और बताया है कि सीओपीटी को पुलबैक परिचालनों के लिए टग किराया प्रभारों की वसूली द्वारा भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) से इस संबंध में इसके द्वारा प्रोदभूत लागत पहले ही वसूल करना चाहिए था और जेएमसीपीएल से किराया प्रभारों की और वसूली को पत्तन को हुए अनुचित फायदे के रूप में देखा जाना चाहिए। यह स्थिति मांग करती है कि 3 दिसम्बर 2007 से 30 सितम्बर 2008 तक की अवधि के लिए प्रशुल्क आदेश दिनांक 17 दिसम्बर 2008 में निर्धारित प्रभारों की वसूली द्वारा बीपीसीएल से की गई अधिक वसूली को वापिस करने का निदेश दिया जाए। 16.11.2007 से 20.11.2007 तक की अवधि के लिए दो टगों हेतु टग किराया प्रभार, 10 प्रतिशत उपरिव्ययों और उसपर 6 प्रतिशत मार्जिन के साथ, ₹0 15,74,100/- परिगणित होता है। अतः, सीओपीटी को यह निदेश दिया जाता है कि 3.12.2007 से 30.09.2008 तक की अवधि के लिए पुलबैक परिचालनों हेतु टग किराया प्रभारों की अधिक वसूली के लिए बीपीसीएल को ₹0 15,74,100/- की राशि वापिस करे।

(x). सांख्यिकीपूर्वक मामले के रूप में, यह स्पष्ट किया जाता है कि इस मामले में निर्धारित की गई दर दो किराये पर ली गई टगों की तैनाती द्वारा 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक सीओपीटी द्वारा किए गए साल्वेज परिचालनों के लिए ही लागू होगी और यह साल्वेज परिचालनों के लिए सामान्य तौर पर लागू दर नहीं होगी तथा इसे सीओपीटी के दरमान में शामिल नहीं किया जाएगा।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण 16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक पोत एम.टी. रत्ना शालिनी के मामले में साल्वेज परिचालनों के लिए तैनात की गई टग "ओशन सिम्फनी" और टग "शिवा" के लिए ₹0 14,027/- प्रति घंटा प्रति टग का किराया प्रभार अनुमोदित करता है।

12.2. सीओपीटी को यह निदेश दिया जाता है कि 3.12.2007 से 30.09.2008 तक की अवधि के लिए पुलबैक परिचालनों हेतु टग किराया प्रभारों की अधिक वसूली ₹0 15,74,100/- की राशि बीपीसीएल को वापिस की जाए।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/143/12/असा.]

3799 47/12-9

अनुलग्नक

16 नवम्बर 2007 से 20 नवम्बर 2007 तक के लिए जलयान एम.टी. उत्तराखण्ड की संबंध में बचाव-कार्य के लिए सी और पी टी द्वारा किया पर ली गई कर्षण नौकाओं को लगाने के लिए कर्षण नौका माडा प्रकार को परिगणन

क्रम सं.	विवरण	17 दिसम्बर 2008 के आदेश के अनुलग्नक-1 के अंतर्गत पूर्वक कार्यों के लिए 03-12-2007 से 30-09-2008 तक की अवधि के लिए 17 दिसम्बर 2008 के प्रत्येक आदेश में माना गया	राशि (रुपए)	कार्यप्रणाली	16-11-2007 से 20-11-2007	राशि (रु.)
1	कर्षण नौकाओं का माडा प्रकार	15-09-2007 से 30-09-2008 तक 381 दिनों के लिए प्रति कर्षण नौका 1,35,000 रु. प्रतिदिन	51435000	कार्यप्रणाली	16-11-07 से 20-11-07 तक दो कर्षण नौकाओं के लिए 5 दिनों के लिए प्रतिकर्षण नौका 1,35,808 रु. प्रतिदिन	1350000
2	ईंधन लागत	अक्टूबर 08 में सी और पी टी द्वारा रिपोर्ट किए गए वास्तविक	664781		जो एस सी पी एल द्वारा प्रस्तुत किए गए विवरण में प्रस्तुत किए गए व्ययों के आधार पर टग शिवा 7,820 कि.मी. दर. रु. 33743/कि.मी. - 238678 रु. एवं औरान सिपानी 8.12 कि.मी. दर. रु. 33743/- कि.मी. - 20,85,87 रु. जो सी और पी टी के अनुसार, सी और पी टी की अतिरिक्त रिपानी रिपोर्ट की गई है।	443383
3	पानी की लागत	अक्टूबर 08 में सी और पी टी द्वारा रिपोर्ट की गई वास्तविक	110601		दो कर्षण नौकाओं के लिए 110601/302 दिन (03-12-07 से 30-09-08 तक) 5 दिन (16-11-07 से 20-11-07 तक)	3662
4	उपनिर्धार	कर्षण नौका माडा प्रकारों की 10 की दर पर	5143500		कर्षण नौका माडा प्रकारों की 10 की दर पर	1350000
5	कुल लागत (1 से 5 तक)		63333882			1932045
6	अंतर	कुल लागत का 8: (15-09-07 से 02-12-07 तक की खाली रहने की अवधि के लिए माडा प्रकार छोड़कर)	3096143		कुल लागत का 6:	115923
7	कुल लागत + अंतर (5+6)		66430025			2047968
8	कर्षण नौकाओं के कार्य के वास्तविक घंटे		2302		दो कर्षण नौकाओं के लिए वास्तविक बचाव कार्य के घंटे	146
9	प्रति कर्षण नौका प्रति घंटा लागत (क्रम सं. 7/8)		28858			14027
10	प्रतिकर्षण नौका प्रति घंटा दर विदेशी जलयान (अमरीकी डालर में) तटीय जलयान (अमरीकी डालर में)		82518 18588			14027

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 3rd October, 2012

No. TAMP/21/2012-COPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), and in compliance of the direction of the Hon'ble High Court of Kerala in the Writ Petition No. 12119 of 2008 filed by M/s. India Steamship and M/s. James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd., the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for approval of tug hire charges for salvage operation and the joint claim statement received from M/s. India Steamship/M/s. James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd. in this regard, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/21/2012-COPT

**Cochin Port Trust and India Steamship/
James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd.**

.....

Applicant

ORDER

(Passed on this 28th day of September, 2012)

This case relates to the proposal received from Cochin Port Trust (COPT) dated 20 March 2012 seeking approval of Tug hire charges for salvage operation, based on judgment passed by the Hon'ble High Court of Kerala on 24 February 2012 in the Writ Petition No.12119 of 2008 filed by M/s.India Steamship and M/s.James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd.

2. The proposal of COPT dated 20 March 2012 is with reference to a dispute between the port and M/s.James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd. (JMCPL) on levy of charges for deployment of tugs for salvage operations and the order passed by the Hon'ble High Court of Kerala thereon with directions to COPT, Petitioner and TAMP. The port has furnished a copy of the order passed by the Hon'ble High Court of Kerala on 24 February 2012 along with a copy of the letter dated 12 March 2012 received by the port from its Advocates forwarding the said judgment. The main points made by COPT in the above-referred letter are summarized below:

- (i). The COPT hired two tugs of 50 Tonne Bollard Pull and positioned the tugs in Cochin on 15.09.2007 in anticipation of commencement of Single Point Mooring (SPM) operations.
- (ii). SPM operations in COPT being a new service, the Board of Trustees of COPT in its meeting held on 29.06.2007, fixed ad hoc rates of ₹41,000/- per tug per hour and US\$ 1708.33 per tug per hour for coastal and foreign going vessels respectively. The port filed a proposal before TAMP on 31.5.2007 for approval of the ad hoc rates. TAMP vide letter dated 11 June 2007 acknowledged receipt of the proposal of the Port for approval of the ad hoc rates.
- (iii). Subsequently, the port submitted a fresh proposal for fixing tariff for SPM operations on 13.10.2008 at the request of TAMP based on the actual operations for 10 months from December 2007 to September 2008.
- (iv). The Authority vide Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008 has approved Tug charges per tug per hour or part thereof for hired tugs for pull back operation at SPM, retrospectively with effect from 3 December 2007 as under:-

For the period from 3 December 2007 upto 30 September 2008		For the period after 30 September 2008	
Foreign-going (in US \$)	Coastal (in ₹)	Foreign-going (in US \$)	Coastal (in ₹)
825.18	19586	560.25	16280

- (v). On 16.11.2007, the Oil tanker vessel MT Ratna Shalini of M/s.India Steamship, Kolkata under the agency of JMCPL while moving from outer anchorage to port's COT berth grounded. COPT hired tugs Ocean Symphony and Tug Shiva were used for emergency salvage operations from 16.11.2007 to 20.11.2007.
- (vi). COPT applied the rate of US\$ 1708.33 to JMCPL for hiring the tugs during period from 16.11.07 to 20.11.07 as only ad-hoc rates were available at that time.

- (vii). JMCPL moved the Hon'ble High Court of Kerala on 09.04.2008 against the COPT for applying rate of US\$ 1708.33 per tug per hour for emergency salvage operations contending that there was no TAMP approved rates for salvage operation.
- (viii). As directed by the Hon'ble High Court vide order dated 10 March 2010, JMCPL paid ₹38,22,038/- to the port as per the revised calculation based on the rates approved by TAMP (i.e. US\$ 825.18 per tug per hour).
- (ix). The Hon'ble High Court of Kerala has disposed of the case on 24th February 2012 directing the COPT to file appropriate statements before the Authority within one month from 8 March 2012 and the TAMP, the 5th respondent to take a decision in that matter within a further period of six months. The Judgment order of the High Court of Kerala is reproduced below:

"The petitioners (JMCP) and respondents 1 to 4 (COPT and its officials) herein will forward their claims by filing appropriate statements before the additional fifth respondent (TAMP) within a period of one month from the date of receipt of a copy of this judgment. The additional fifth respondent will consider the whole aspects of the claim based on the pleas raised by the respective parties and find out whether the item of service rendered by the Port Trust is covered by the various notifications issued by the TAMP and if not, will fix scale of rates applicable for the service rendered by the Port Trust for the salvage operations and other related activities. The same will be communicated duly to the respective parties. This shall be done within a further period of six months. The whole liability for payment of the amount by the petitioners will depend upon the said decision."

- (x). In this backdrop, the COPT has requested this Authority to permit them to apply the TAMP approved rate of US\$ 825.18 per tug per hour for the salvage operations carried out in respect of MT Ratna Shalini during the period from 16.11.2007 to 20.11.2007 even though the salvage operation is outside the purview of SPM operation. It has also requested to issue an Order in this regard for settling the issues with JMCPL.

3. This Authority vide its Order dated 17 December 2008 approved the rate for deployment of hired tugs by COPT for pullback operations at SPM based on the proposal filed by the COPT in this regard at that relevant point of time. The position with reference to the said Order of 17 December 2008 is summarized below:

- (a). The COPT vide its letter dated 31 May 2007 filed a proposal for fixation of vessel related charges and wharfage for the operations at SPM at the COPT. The COPT filed its proposal based on the provisions of MOU entered by it with BPCL for installation and operations of SPM. The proposal of COPT, inter-alia, included fixation of hire charges for deployment of hired tugs for pull back operations at SPM. The COPT proposed a rate of ₹41,000/- and US\$ 1708.33 per tug per hour for coastal and foreign going vessels respectively.
- (b). As decided during the proceedings of the case, the COPT filed a revised proposal vide its letter dated 13 October 2008 based on actual performance for the period of 10 months from December 2007 to September 2008. In the revised proposal, the COPT revised the proposed rate to ₹29,200/- per tug per hour as against US\$ 1708.33 for foreign and ₹41,000/- for coastal per tug per hour proposed earlier.
- (c). In the revised proposal, the COPT informed that even though the SPM operation was commenced only from 3 December 2007, the two tugs hired exclusively for SPM operation were positioned on 15 September 2007.
- (d). As can be seen from the cost statement attached as Annex-I to the Order dated 17 December 2008, two sets of rates for the pullback operations - one for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008 and another for one year from 1 October 2008 were prescribed. The rate for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008 was arrived at after recognizing the hire charges incurred by the port for the period from 15 September 2007 to 2 December 2007 the period during which the tugs were kept as standby.

4.1. As seen from the Judgment order, M/s.India Steamship and M/s.JMCPL (Petitioners 1 & 2 respectively) filed the Writ Petition on 10.4.2008 against COPT through its Board of Trustees, Chairman and its officials (Respondents 1 to 4). TAMP is shown as 5th additional respondent in the Writ Petition and reportedly represented by Advocate, Sri Abraham Thomas, Central Government Counsel. However, this Authority is not aware of such a Writ Petition filed by the petitioners until a reference dated 20 March 2012 was received from COPT forwarding a copy of the Judgment of the High Court of Kerala. This Authority has not heard anything in this regard either from the Central Government Counsel or Registry of High Court of Kerala.

4.2. At paragraph 17 of the judgment order, the Hon'ble High Court have observed that the Petitioner-1 (India Steamship) has already filed a statement before TAMP and TAMP has not filed any counter affidavit. It is a fact that M/s.India Steamship vide its letter dated 7 April 2008, just before moving the Hon'ble High Court on 9 April 2008, brought to the notice of this Authority regarding the dispute with COPT relating to recovery of charges for deployment of Tug Shiva and Ocean Symphony for salvage operations and requested this Authority to call for the relevant records from COPT and after hearing both parties, direct COPT to refund the excess recovery made by it. Though not any action was initiated by us on the letter dated 7 April 2008 of M/s.India Steamship, it is relevant here to mention that this Authority is refrained from entertaining representations made by individual parties as per the directions issued by the Ministry of Shipping (MoS) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 vide MOS letter No.PR-14019/36/2001-PG dated 9 September 2002.

5.1. The Order of the Hon'ble High Court requires both Petitioner (JMCPL) and COPT to forward their claims within one month from the date of receipt of the judgment. Since no claim statement was received from the petitioners, we vide our letter dated 3 April 2012 requested the petitioners, M/s.India Steamship and M/s.JMCPL to file their claims statements within the time limit stipulated by the Hon'ble High Court of Kerala.

5.2. Subsequently, the JMCPL has filed a joint claim statement vide their letter dated 6 April 2012. The main points made by the JMCPL and India Steamship in their joint claim statement are summarized below:

- (i). India Steamship is the owner of tanker vessel 'MT Ratna Shalini V-73', which called at Cochin Port on 13/11/2007. The JMCPL is the local steamer agent of the India Steamship in Cochin.
- (ii). The vessel 'MT Ratna Shalini' V-73, came to the Cochin Port's outer anchorage on 13/11/2007 at 1618 hrs. carrying 82249 MT crude oil to be received by Bharat Petroleum Corporation Limited (Cochin Refinery). The vessel was subsequently anchored at Cochin Port's outer roads/ outer anchorage as per the instructions given by the port control. On 15/11/2007 night, the Master of the vessel received instructions from the port control to pick up the port's pilot at 0540 hrs. on 16/11/2007 for taking the vessel inside the port through the ports channel for berthing the vessel at the Cochin Ports' Oil Terminal.
- (iii). Subsequently, the port's pilot boarded the vessel at 0540 hrs. on 16/11/2007 and he took control of the vessel and as instructed by the port's pilot, the vessel engine was made to move ahead and the pilot ordered engine full ahead. When the vessel was about to enter into the port channel between buoy nos.1 and 2, the vessel grounded. The port's pilot, master and crews on board tried their level best to move the vessel out to the deeper channel. All the efforts to pull the vessel out, using the port tugs in presence of port's Harbour Master, Deputy Conservator were in vain and the vessel could not be re-floated.
- (iv). Finally, the claimants decided to lighten the vessel for which another tanker vessel 'MT Lady Chiara' was hired and the cargo of crude oil was transferred from the claimants' vessel MT 'Ratna Shalini' to the hired tanker MT 'Lady Chiara'. Thereafter, the vessel was cleared safely from the channel and the vessel was brought to the outer anchorage and subsequently, the vessel was again brought inside the Cochin Port by the port's pilot and remaining cargo was also discharged at the designated oil terminal of the respondents. After discharging the entire cargo, the vessel sailed out from the Cochin Port on 24/11/2007.

3799 46/12-10

- (v). After the rescue of the vessel, the COPT issued a demand statement to the JMCPL showing the details of tugs hire charges of various tugs used for the rescue operation of the vessel MT 'Ratna Shalini' V-73 amounting to ₹22,94,396.00. The JMCPL made arrangements for payment of that amount to its deposit account. Later, the COPT issued another demand statement showing the details of the shifting charges, pilotage and all port dues and expenses relating to the rescue operation of the vessel amounting to ₹9,49,316.00. The India Steamship issued a letter dated 17/12/2007 to the COPT appealing to waive or ameliorate the tugs and pilotage charges.
- (vi). In reply to the above, the COPT issued a letter dated 21/12/2007 to the JMCPL stating that the pilotage and hourly rates of the tugs used for the rescue operation are approved by TAMP and that the same cannot be waived or reduced and also stating that the total expenses are much less than what a salvage company would have charged.
- (vii). Thereafter, the JMCPL made arrangements for payment of the balance amount of ₹9,49,316/- to its deposit account. In the meanwhile, the COPT again issued another demand statement showing a balance amount of ₹95,67,992.00. The JMCPL requested the COPT to provide the details of the tug hire charges and to issue bills relating to the payment made. In reply, the COPT has stated that the JMCPL's request cannot be acceded to and demanded the remittance of ₹1,28,87,762/- as per a statement of vessel charges. It is pertinent to note that the COPT has charged exorbitant rates for the hired tugs @ US \$1708.33 (₹66,915/-) per hour as per the statement whereas the COPT has earlier charged only ₹5625/- per hour for the said tugs.
- (viii). India Steamship in their reply to the COPT stated that they have already made the full payments of ₹32,43,712/- calculated as per TAMP approved Scale of Rates for the services rendered by the COPT and hence at this stage the COPT is not entitled to demand any further charges or cost from the claimants.
- (ix). In reply to the above, the COPT issued another demand letter to the JMCPL stating that the Port administration has taken a policy decision to apply the rates of tug hire charges approved by the Board of Trustees for SPM (single point mooring) operation if the Tug Ocean Symphony and tug Shiv are utilized for non SPM and emergency purpose. The final charges to be applied would be based on the TAMP approved rates and the excess amount collected, if any, would be reimbursed and arbitrarily demanded the claimant without supporting bills to make the balance payment of ₹94,90,443/- with penal interest within one week. (₹94,90,443/- is the negative balance shown by the Deposit Account.)
- (x). The demand made is arbitrary, illegal and against the directions and Scale of Rates fixed by the TAMP. Hence, India Steamship made a representation before the TAMP highlighting the irregularity of the COPT and praying to review and reconsider the demand in the light of the existing TAMP order and Scale of Rates.
- (xi). In the meanwhile, the claimants approached the Hon'ble High Court of Kerala by filing W.P (C) 12119/2008 challenging the reported arbitrary action of the COPT and praying for a writ of certiorari quashing demand notice and for an order restraining the COPT from debiting any amount from the claimant's deposit account. Vide interim Order dated 10/04/2008, the Hon'ble High Court had granted stay of recovery of amount on the condition that the claimants furnish Bank Guarantee for ₹95 lakhs. Subsequently, after furnishing the Bank Guarantee, the Hon'ble High Court vide interim order dated 11/06/2008 extended the stay until further orders.
- (xii). Subsequently, the COPT notified the TAMP rates for SPM operations which came into effect from 3 December 2007. Even though, the said rates were not applicable in the present case on a bonafide mistake and in order to get back the Bank Guarantee filed before the High Court, the tug hire charges were recalculated and the claimants mistakenly paid an amount of ₹38,22,038/- to

COPT. The Bank Guarantee filed before the High Court was returned to the claimants by the High Court as directed by the interim order dated 10/03/2010 in W.P (C) 12119/2008. As the COPT demanded interest on the said amount, the Hon'ble High Court ordered that the issue of interest would be decided later.

- (xiii). Subsequently, the claimants filed a Direction Petition numbered as 1A No.16082/2011 in W.P (C) 12119/2008 for a direction to the COPT to recalculate the actual tug hire charges payable as per the TAMP approved rates which prevailed during the period 16/11/2007 to 20/11/2007. The COPT filed a counter to the said Direction Petition and as directed by the Hon'ble High Court, they also produced the Scale of Rates prevailing during 2007. The said Direction Petition was heard by the Hon'ble High court and finally the W.P (C) 12119/2008 itself was disposed by the Hon'ble High Court of Kerala vide judgment dated 24/02/2012 directing the claimants and the COPT to forward their claims to the TAMP within one month from the date of receipt of a copy of the judgement and that TAMP will consider the whole aspects of the claims based on the pleas raised by the respective parties within a period of 6 months.
- (xiv). The points made by claimants for consideration by the TAMP are as follows:
- (a). COPT cannot charge any rates not approved by TAMP. The COPT is bound to recalculate the tug hire charges payable for the hired tugs i.e. 'Tug Ocean Symphony' and 'Tug Shiv' as per the TAMP approved Scale of Rates prevalent at the relevant time (16/11/2007 to 20/11/2007) and reimburse the excess amount which was wrongly paid by the claimants with an intention to close the matter and getting back the bank guarantee mistakenly believing the rate applicable for the said period was US\$ 825.18/ hr.
 - (b). The main dispute in the case is the stand taken by the COPT to apply hire charges approved by the Board of Trustees for SPM operations if the 'Tug Ocean Symphony' and 'Tug Shiv' are utilised for non SPM and emergency purposes. But, it is to be noted that such charges has not been approved by the TAMP.
 - (c). The services of 'Tug Ocean Symphony' and 'Tug Shiv' were provided to the India Steamship's vessel 'MT Ratna Shalini' (a foreign going vessel) for the period from 16/11/2007 to 20/11/2007. As the SPM operations commenced only from 03/12/2007, the TAMP had approved the rates retrospectively only from 03/12/2007. Therefore, the tug hire charges applicable for the said period would only be the existing TAMP approved Scale of Rates for tug hire prevalent during the relevant time.
 - (d). In fact, the COPT had clarified that the rates already charged by them for the tugs including the hired tugs are approved by the TAMP vide its letter dated 21 December 2007.
 - (e). Hence, the volte face done by the COPT that the port administration has taken a policy decision to apply the rates of tug hire charges approved by the Board of Trustees for SPM operation if the Tug Ocean Symphony and Tug Shiv are utilised for non-SPM and emergency purpose is per se illegal and made with a ulterior motive to make easy money.
 - (f). As per Clause 2.17.1 of the tariff guidelines, whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can file a suitable proposal. But, it is to be noted that the COPT vide its letter dated 21 December 2007 had clarified that the rates already charged by them for the tugs including the hired tugs are approved rates. Hence, the COPT cannot be heard to say that what they have done was 'salvage operation' and that the TAMP had not fixed any rates for such 'salvage operation' and hence the COPT can act under Clause 2.17.2 of the guidelines for tariff fixation and can levy the proposed rate on an adhoc basis.

- (g). The fact that the COPT have not submitted any proposal for fixing any specific tariff for 'Salvage Operation' would itself prove the fallacy of such an argument.
- (h). The COPT cannot take a contention that the tariff which was fixed in the Notification No.TAMP/32/2007-COPT dated 30/12/2008 for SPM operation is applicable in the present case. Moreover, it is also to be noted that the validity of the rates fixed by the said notification is only from 03/12/2007.
- (i). The judgement dated 24/02/2012 in W.P (C) 12119/2008 of the Hon'ble High Court of Kerala was received by the claimants on 07/03/2012 and the claim statement is filed on 6 April 2012, which is within time.
- (xv). In view of the above, it has prayed that the COPT may be directed to refund the excess amount over and above the amount to the extent of ₹38,22,038/- paid by claimants on 5 March.2010 with interest.

6. The proposal of COPT dated 20 March 2012 was forwarded to JMCPL for its comments vide our letter dated 16 April 2012. The JMCPL furnished its comments vide its letter dated 25 April 2012 which was again forwarded to COPT for its further remarks vide our letter dated 1 May 2012. The COPT has also furnished its reply vide its letter dated 19 May 2012. A summary of the comments received from JMCPL on the proposal of COPT and response of COPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Comments of JMCPL on the proposal of COPT	Response of COPT on the comments of JMCPL
(i).	The main dispute in the case is the stand taken by the COPT to apply hire charges approved by the Board of Trustees for SPM operations if the "Tug Ocean Symphony" and "Tug Shiv" are utilised for non SPM and emergency purposes. (Ref Exhibit P8 letter dated 02/04/2008 (Pg.137/c) issued by the 4 th respondent to the 2 nd claimant). The service rendered by the COPT which is the subject matter of the present case has nothing to do with SPM operations.	The claim that the services rendered had nothing to do with SPM operations cannot be justified. The circumstances and the need of the hour were such that the tugs hired for SPM operation had to be deployed for the salvage operation. Hence, the statement of the petitioners is totally baseless.
(ii).	<p>(a). The COPT after offering various services for rescuing our vessel, which was grounded on 16/11/2007 while she was being brought to the port berth under the control of the Port's Pilot, had issued [Exhibit P1 (Pg.125-126/c)] demand statement for ₹22,94,396/- showing the details of hire charges of various tugs used for the rescue operation of the vessel. The said statement provided full details of tugs and the split up details of the time taken for the rescue operations by each tug. All the details of the rescue work done were provided in the said statement.</p> <p>(b). After the claimants paid the said amount, the COPT issued [Exhibit P2] demand statement dated 05/12/2007 (Pg.127/c) for ₹9,49,316/- showing details of shifting charges, pilotage and all port dues and expenses relating to the rescue operation of the vessel. Hence, the allegation made by the COPT of their claim statement to the effect that for lifting the grounded vessel, the hired tugs were used and since only ad-hoc</p>	<p>(a). The allegation that COPT had issued a demand statement (Exhibit P1) for ₹22,94,396/- towards tug hire charges of various tugs used for rescue operation is incorrect. COPT has never issued such a demand note at any point of time. Exhibit P1 is an internal note which was not final. It is surprising how an internal note came into the custody of the petitioner.</p> <p>(b). Regarding demand statement dated 5/12/2007 for ₹9,49,316/-, after rescue operations the vessel was subjected to several shifting and hence has been billed at the rate prescribed by TAMP, which is in order. It is also submitted that besides port's own crafts/ tugs the tugs hired by the port were also pressed into rescue operation. Rates prescribed by the TAMP were applied in the cases of</p>

	rate was available for the hired tugs, the port had raised bills for ₹94,90,443/- is false and misleading.	crafts/ tugs owned by the port and the Board approved ad-hoc rates were applied in the case of hired tugs.
(iii).	In fact, after the receipt of demand statement [Exhibit P2], the claimant had issued letter dated 17/12/2007 [Exhibit P3] to the Cochin Port appealing to waive the tugs and pilotage charges and in response to the same, the COPT had issued letter dated 21/12/2007 [Exhibit P4] stating that the pilotage and hourly rates of the tugs used for the rescue operation are approved by TAMP and that the same cannot be waived or reduced. Thus, it can be seen that the COPT has stated on 21/12/2007 that the rates charged vide Exhibit P1 and P2 are TAMP approved rates and hence, they cannot now claim that the rates fixed by TAMP vide Notification dated 30/12/2008 for the hired tugs for pull back operations at SPM should be made applicable to the present case.	The contention of the claimant is totally baseless and rejected. Port has charged only the TAMP approved rates in the case of crafts/ tugs owned by the port and Board approved ad-hoc rates in the case of hired tugs. Later, the account of the claimant has been regularised by applying the rate i.e. USD 825.18 notified by the TAMP on 30 December 2008 for the hired tugs, for the period 03/12/2007 to 30/09/2008. Cochin Port appeals to the Authority to permit it to apply the TAMP notified rate of USD 825.18 per tug per hour for the period from 16/11/2007 to 20/11/2007 as the Authority had considered the cost of hire charges and other consumables incurred during the period 15/09/2007 to 30/09/2008 while fixing the tariff for the period 03/12/2007 to 30/09/2008.
(iv).	In para 16, page 10 of the judgement dated 24/02/2012 in W.P (C) 12119/2008, the Hon'ble High Court of Kerala has observed thus <i>"That the vessel was grounded is an admitted fact in the writ petition. Various operations had to be done for salvaging it. Whether the rates charged are covered by the notification issued by the TAMP, is a disputed question now."</i> Further in para 18, page 11 of the said judgement, the Hon'ble High Court had directed TAMP to find out whether the item of service rendered by the Port Trust is covered by various notifications issued by the TAMP. Thus, the issue to be decided by TAMP is whether the rates already charged by the COPT vide [Exhibit P1 and P2] demand statement and the present demand of the COPT to apply USD 825.18 per tug per hour for the hired tugs are covered by TAMP notifications.	It is true that no TAMP approved rates were available in the Scale of Rates for the rescue operation as observed by the Honourable High Court. In the absence of specific rates for the rescue operation permission of the Authority is requested to apply the rate of USD 825.18 per tug per hour or part thereof in the case of hired tugs which took part in the rescue operation.
(v).	The Authority had fixed the tug hire charges for SPM operations at Cochin Port Trust vide Notification No.TAMP/32/2007-COPT dated 30/12/2008. As the SPM operations commenced only from 03/12/2007, the Authority had approved the rates retrospectively only from 03/12/2007. The rescue operations were done by the COPT during the period <u>16/11/2007 to 20/11/2007</u> and it was not related to any SPM operations. Therefore, the tug hire charges applicable to the claimants for the said period would only be the existing TAMP approved Scale of Rates for Tug Hire prevalent during the relevant time and not the rates prescribed in Notification No.TAMP/32/ 2007-COPT dated 30/12/2008. The existing Scale of Rates prevalent during the relevant time is the Exhibit P11 Scale of Rates.	The prayer of the claimant is not worth considering. The rates available in the Scale of Rates during the rescue operation are related to the Tugs/ Crafts/ Floatilla, etc. owned by the port. Those rates cannot be extended to the tugs hired by the port under any circumstances.

3799 4912-11

(vi).	As per Clause 2.17.1 of Notification G.No.39 dated 31/03/2005 (Tariff policy guidelines of March 2005) of TAMP, it is stated that wherever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal. As per Clause 2.17.2 of the same, it is stated that alongwith the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified. The proposal which was filed by the COPT which resulted in Notification No.TAMP/32/2007-COPT dated 30/12/2008 was for fixation of vessel related charges and wharfage for the operation at the Single Point Mooring at the Cochin Port. Hence, the Cochin Port Trust cannot demand that the said notification is applicable in the present case.	SPM operation is a new activity introduced in the port service with effect from 03/12/2007. As there was no specific rate for SPM operations port fixed ad-hoc rates in observation of the conditions laid down under clause 2.17.1 to 2.17.2 of TAMP's guidelines. As port is spending huge amount on the hired tugs daily, the prayer of the port to permit it to apply USD 825.18 per tug per hour may be admitted.
(vii).	Thus, it can be seen that the Exhibit P11 TAMP approved Scale of Rates is applicable in the subject case and not the Scale of Rates notified by Notification No.TAMP/32/2007-COPT dated 30/12/08 as claimed by COPT. It is also worth mentioning that the COPT had not submitted any proposal for fixing any specific tariff for 'Salvage Operation'.	Port is always optimistic in rendering services to its customers and adopts a positive way of thinking. Salvage operation is not a regular activity of the port. Hence, it has not submitted any proposal for fixing any tariff for salvage operations.
(viii).	Hence, on the basis of the above, it is submitted that the Scale of Rates which should be applied in the present case is the Exhibit P11 TAMP approved Scale of Rates. The demand of the Cochin Port Trust to apply the Scale of Rates notified by TAMP vide Notification No.TAMP/32/ 2007-COPT dated 30/12/2008 has no basis and the said demand has only to be discarded.	The contention of the claimant is baseless and totally rejected. As mentioned above, the rates available in the Scale of Rates (Exhibit P11) is exclusively for crafts/ tugs/ floatilla etc. which are owned by port. Those rates cannot be applied to the tugs hired by the port on payment of huge hire charges daily. TAMP has fixed the rates for hired tugs based on the details of cost of fuel/ hire charges furnished by the port.
(ix).	On account of the present stalemate, the COPT is illegally withholding an amount of ₹3 lakhs from our Deposit Account on the ground that the same will be released only after a final decision is taken in the case.	The claimant has deliberately withheld payment of legitimate port charges. Port has every right to collect interest for the delayed payment at the rate approved by the TAMP. Releasing of ₹3 lakhs is dependent to the decision of the Authority.
(x).	Considering the above facts and claim statement dated 06/04/2012, it is prayed that orders may be passed allowing our claim statement and the excess charges collected by the Cochin Port Trust may be directed to be returned back to us. A further direction for releasing the amount of ₹3 lakhs which is currently illegally withheld by the Cochin Port from our Deposit Account may also be passed.	The Authority would appreciate the fact that the rates available in the Scale of Rates prevailed during the period of rescue operations cannot be made applicable to the tugs hired by the port, which have been stationed at the port with effect from 15/09/2007 exclusively for SPM operations. Proposal of the port for approval of the TAMP to the Board approved rates had been sent in June 2007. The rate finally notified by the TAMP is also on the basis of the cost sheet presented in support of the proposal.

	<p>Rescue operation is not similar to the SPM operation. The Authority would agree that rescue operation is more risky, fuel and energy consuming and strenuous. The hired tugs specially designed to cater to the need of SPM operation only had to be pressed into rescue operation to pull the grounded vessel away from the live channel at any cost to avoid the vessel sliding into the channel and blocking the vessel traffic.</p> <p>TAMP may kindly accord permission to apply the TAMP notified rates of USD 825.18 per tug per hour or part thereof for the period from 16/11/2007 to 20/11/2007.</p>
--	---

7. The submissions of JMCPL vide its letter dated 6 April 2012 was forwarded to COPT for its comments vide our letter dated 16 April 2012. The COPT vide its letter dated 27 April 2012 furnished its comments which was again forwarded to JMCPL for its further remarks vide our letter dated 1 May 2012. The JMCPL has also furnished its reply vide its letter dated 11 May 2012. A summary of the comments received from COPT on the submissions of JMCPL and the response of JMCPL thereon are tabulated below:

Sl. No	Comments of COPT on the submissions of JMCPL	Response of JMCPL on the comments of COPT
(i).	The petitioners' contention that the TAMP approved rate of USD 825.18 per hour for the salvage operation of M.T. Ratna Shalini has to be recalculated cannot be entertained as the Tugs Ocean Symphony and Tug Shiv deployed for the operation were not Port Tugs but tugs hired for operation at SPM. COPT has been accused of utilizing the tugs for non SPM purpose with ulterior motive to make easy money, which is defamatory. The tugs owned by COPT alone would not have been sufficient to pull back the Vessel. Considering the emergency Port deployed the resource at hand. In fact salvage operations involved more effort and cost.	COPT has no justification for charging USD 825.18 because, vide Exhibit P1 and P2 demand statements, the port had demanded ₹22,94,396.00 and ₹9,49,316.00 respectively for the rescue operations showing the split up details of each and every item of service rendered by them. In fact, after the receipt of Exhibit P2 demand statement, JMCPL had issued Exhibit P3 letter dated 17.12.2007 to the COPT appealing to waive the tugs and pilotage charges and in response to the same, the COPT had issued Exhibit P4 letter dated 21.12.2007 stating that the pilotage and hourly rates of the tugs used for the rescue operation are approved by TAMP and that the same cannot be waived or reduced. Thus, it can be seen that the COPT has stated on 21.12.2007 that the rates charged vide Exhibit P1 and P2 are TAMP approved rates and hence, they cannot now claim that USD 825.18 per hour per tug should be charged for 'Tug Ocean Symphony' and 'Tug Shiv'.
(ii).	Petitioners' contention that Port charges should be applied since TAMP rates were not applicable for the period 16.11.2007 to 20.11.2007 cannot be agreed to as pull back tugs hired for SPM operations were used for the operation. The petitioners state that TAMP has not approved any tariff for 'salvage operation' and the Port has not submitted any proposal for fixing any specific tariff for salvage operations. Salvage operations are not everyday occurrence and each such	The JMCPL has never said that TAMP rates were not applicable for the period 16.11.2007 to 20.11.2007, in fact what JMCPL submitted was that there was an existing TAMP approved Scale of Rates for the period 16.11.2007 to 20.11.2007 which is Exhibit P11 Scale of Rates and the same is applicable in the present case. With reference to the point of CDPT that non-deployment of these two tugs would

	operation would differ. In this particular case, resources available at COPT were insufficient for salvage operations. So Port deployed the higher capacity tugs hired for SPM operations to meet the emergency situation. Not to do so would have resulted in even heavier loss for the petitioner.	have resulted in heavier loss to the petitioners, the JMCPL has stated that the vessel grounded when she was under the control of the Port's pilot and hence, the Port had the responsibility to salvage the same.
(iii).	The petitioners' contention that the TAMP notification No.TAMP/32/2007-COPT dated 20.12.2008 cannot be applied to this case as the rate is effective only from 03.12.2007, cannot be entertained, as SPM is a new service introduced at COPT and there were no existing scale of rates for operation at SPM at the time of salvage operations. The Petitioner had earlier contented that the said rate alone can be applied.	It is true that JMCPL had contended that the rates notified in TAMP/32/2007-COPT dated 30.12.2008 is applicable (before the Hon'ble High Court of Kerala). But it was only due a bonafide mistake and in order to get back the Bank Guarantee filed before the High Court, that JMCPL contended so and the Tug hire charges were re-calculated as per the said Notification which was published by the COPT vide Exhibit P10 and JMCPL mistakenly paid an amount of ₹38,22,038/- to COPT on 05.03.2010 over and above the amount shown in Exhibit P1 and P2. JMCPL paid the said amount believing the rate applicable for the said period was USD 825.18/hr and for getting back the Bank Guarantee filed before the High Court. The Bank guarantee filed before the High Court was subsequently returned to JMCPL by the High Court as directed by the interim order dated 10.03.2010 in W.P.(C) 12119/2008. It is submitted that even though, JMCPL had mistakenly paid ₹38,22,038/-, the COPT being a statutory authority cannot charge for any service not approved by TAMP and gain undue enrichment.
(iv).	These tugs were hired by the Port from 15.09.2007 and TAMP has considered the cost of hiring during the period from 15.09.2007 to 30.09.2008 while fixing the tariff for the period from 03.12.2007 to 30.09.2008 as may be seen from Para 11 (vii) (e) of the TAMP order dated 17.12.2008.	The COPT cannot charge any rates which is not approved by this Hon'ble Authority and hence they are bound to re-calculate the tug hire charges payable for the hired tugs i.e. 'Tug Ocean Symphony' and 'Tug Shiv' as per TAMP approved Scale of Rates prevalent at the relevant time (16/11/2007 to 20/11/2007) and reimburse the excess amount which was wrongly paid by JMCPL on 5.03.2010. The COPT is also bound to release the amount of ₹3 Lakhs which is currently illegally withheld by COPT from JMCPL deposit Account even after disposal of the Writ Petition.

8.1. The floating craft charges prescribed at Section 5.1 under Chapter-V (Miscellaneous charges) in the then existing Scale of Rates vide Order No.TAMP/63/2005-COPT dated 25 January 2007 covering the period of salvage operations from 16.11.2007 to 20.11.2007 are as follows:

(in ₹)			
Sl. No.	Category	Unit	Rate in ₹
1.	Floating Crane		
	F.C. Periyar and Oil Skimmer		
	M.V. Venad		
	Fixed booking charges	Per shift or part thereof	5000.00
	Lifting charges	Per ton	210.00

2.	Dredger – Nehru Shatabdi	Rate per hour or part thereof	25000.00
3.	Mooring tug	Rate per tug per hour or part thereof	13300.00
4.	Pilot & other launch	Rate per launch per hour or part thereof	350.00
5.	Fire float	Rate per equipment per hour or part thereof	560.00
6.	L & T Poclain & Barge Vijaya		
	Fixed Charges	Per load per 8 hrs shift or part thereof	12000.00
	"	Per additional hour or part thereof	1500.00
	Loads above one load	Per load	1000.00

8.2. The tug charges for pull back operation at SPM prescribed at Section 2.5 A (iv) vide Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008 prescribing vessel related charges and wharfage for SPM operations at the COPT are as given below:

For the period from 3 December 2007 upto 30 September 2008		(Rate per tug per hour or part thereof) For the period after 30 September 2008	
Foreign-going (in US \$)	Coastal (in Rs.)	Foreign-going (in US \$)	Coastal (in Rs.)
825.18	19586	560.25	16280

9.1. A joint hearing in this case was held on 18 June 2012 at the office of the Authority. At the joint hearing, the COPT and M/s.James Mackintosh & Co. Private Limited have made the following submissions:

Cochin Port Trust

- (i). We don't have any objection to the other party being represented by their legal counsel.
- (ii). We were having 3 nos. of 10 Tonne Bollard Pull tugs. SPM requires 50 Tonne Bollard Pull tug. Therefore, we hired two tugs for SPM.
- (iii). We positioned the hired tugs in September 2007 as per the MoU entered with Cochin Refinery and paid ₹1,35,000/- towards hire charges.
- (iv). Ratna Shalini was advised to go to COT. She did not anchor at the place indicated. The Master of the vessel made a mistake. Even before the COPT Pilot boarded, the vessel drifted.
- (v). Since the vessel would block the shipping channel, we had to deploy all the tugs at our disposal for rescue operation.
- (vi). The fact the tugs hired for SPM operations were also deployed for rescue operation cannot be disputed. Whatever is the rate for tugs at SPM should apply for the same tugs engaged for rescue operations.
- (vii). Salvage operation is not routine operation. Pulling a grounded vessel is much more difficult than SPM operation.
- (viii). Please allow the earlier approved rates to apply even for November 2007 operations.

James Mackintosh & Co. Private Limited

- (i). A statement showing chronology of event is submitted.
- (ii). Grounding was not due to the fault of the ship. Ship was brought by Port's Pilot. Therefore, we requested port not to charge or levy only a nominal amount. Port, however, maintained that their bill was based on TAMP approved rates. They refused to review their earlier billing. Also, they demanded a new higher amount.

3799 46/12-12

- (iii). We are not concerned with the COPT decision to own or hire tugs. They can't charge beyond their notified Scale of Rates.
- (iv). The service was provided to us in November 2007. The Board decided an adhoc rate for 50 Tonne Bollard Pull tugs at SPM only in April 2008. TAMP passed orders in December 2008.
- (v). Prior to 3 December 2007, the COPT SOR did not have the rates of tugs, charged by COPT on us. The SOR prescribed only mooring tug charges of ₹13300/- per hour.
- (vi). On 16 November 2007, the SOR prescribed a rate of ₹13300/- per hour which shall only apply to us. The retrospective rate revision approved by TAMP was from 3 December 2007, which will not apply to our case.
- (vii). We challenge the demand of COPT for ₹1,28,87,762/-.

9.2. The Legal Counsels of M/s. James Mackintosh & Co. Private Limited and India Steamship have submitted a statement at the joint hearing showing the chronology of events and a copy of their Claim Statement submitted earlier by them. The chronology of events furnished by the claimants at the joint hearing is reproduced in the table below:

Date		Details of event
13.11.2007	-	Tanker Vessel 'MT RATNA SHALINI' anchored at the Cochin Port's outer anchorage.
15.11.2007	-	Vessel brought into the port through ships channel by the Port's Pilot and vessel grounded. After few days using other lightening vessel (chartered by the petitioner) part cargo was shifted to another vessel and lightened vessel was pulled out using Tugs.
24.11.2007	-	After discharge of cargo the vessel sailed from Cochin Port.
Dec. 2007	-	P-1 - Cochin Port demanded Tug charges ₹22,94,396 – <u>Paid by petitioner.</u>
05.12.2007	-	P-2 - Cochin Port/CPT demanded additional Tug charges ₹9,49,316/- - <u>Paid on 15.1.2008.</u>
17.12.2007	-	P-3 - Petitioners demanded Port to waive excess Tug Hire charges.
21.12.2007	-	P-4 - CPT replied the rate are approved by TAMP and cannot be waived or reduced.
15.1.2008	-	P-5 - Petitioners requested CPT to provide split up of P1 and P2 invoices/bills.
23.1.2008	-	P-6 - To the petitioners surprise CPT demanded for ₹1,28,87,762/-
13.2.2008	-	P-7 - Petitioner issued reply to P6 demand of Port as arbitrary and against TAMP.
02.04.2008	-	P-8 - CPY issued letter and adjusted the payments made against P1 & P2 invoices and demanded balance ₹94,90,443/- and agreed to reimburse after TAMP approval.
Writ Petition filed and demand stayed – B/G for ₹95 Lakhs given.		
07.04.2008	-	P-9 – Petitioners made appeal to TAMP to revised P6 & P8 demand as arbitrary.
08.01.2009	-	P-10 – In the meanwhile TAMP revised the rates in P6 & P8 and refixed Tug hire charges rates to US\$ 825 per hour instead of US\$ 1708/- per hour.
08.07.2009	-	Cochin Port filed a statement in the counter demanding ₹38,93,164/- as per P-10 TAMP's revised order.
06.08.2009	-	Petitioner filed a statement as per P-10 revised order calculating the balance amount due is only ₹38,22,038/-. Thus there was difference of ₹71,126/- (₹38,93,164/- - ₹38,22,038/- = ₹71,126/-)
02.03.2010	-	Port later admitted in their letter that balance amount due is only ₹38,22,038/-
05.03.2010	-	Petitioner also produced P11, P12 & P13 challans to show the actual outstanding.
05.03.2010	-	P-14 – Petitioner paid the balance amount ₹38,22,038/-

05.03.2010	-	P-15 – Petitioner demanded Cochin Port to return the bank guarantee for ₹95 Lakhs dated 19.04.2008.
10.03.2008	-	R-1 – Port filed a counter along with scale of rates claiming interest for delayed payment.
10.03.2010	-	Hon'ble Court passed an Order directing Cochin Port to return the Bank Guarantee and the issue of interest will be decided in the writ petition later during final hearing. Apart from the Bank guarantee for ₹95 Lakhs given by the petitioner, Cochin Port Trust has additionally arbitrarily retained an amount of ₹3 Lakhs from the petitioner's deposit account as security for interest if awarded by the Court. Thereafter the matter came up before Justice P.N. Ravidran for hearing on various dates and matter was heard on several dates. During hearing since the Court felt that the revised rates was not given effect before 03.12.2007, the Hon'ble Court directed Cochin Port Trust to produce the actual TAMP approved scale of rates prevailed during the period 16.11.2007 to 20.11.2007, because as per the revised order of TAMP (Exhibit – P10 & P16) the revised Tug hire charges came into effect only from 03.12.2007.
10.10.2011	-	Petitioner filed IA 16082/2011 for a direction to recalculate the rates as per actual TAMP approved rate – prevailing during the period 16.11.2007 to 20.11.2007 and reimburse the excess amount of ₹38,22,038/- demanded by CPT and subsequently inadvertently paid by the petitioner.
29.10.2011	-	CPT filed counter and produced Exhibit R1(b) showing the scale of rate prevailing during the period 16.11.2007 to 20.11.2007. As per Ext R1(b) page 41 The mooring Tug hire charges was ₹13,300 per hour whereas the petitioner were forced to pay US\$ 825.18 (₹32,322.30 per hour). Refer reply affidavit dated 01.08.2009 filed by the petitioner.
		The petitioner is entitled to get refund of the excess amount of ₹38,22,038/- demanded by CPT and subsequently inadvertently paid by the petitioner.

10.1. At the joint hearing, the COPT was requested to furnish documentary evidence to substantiate the payment made by the port towards hire charges for the two tugs of 50 Tonne Bollard Pull for the period from the positioning of the said tugs prior to December 2007 to this Authority as well as to M/s.James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd. / M/s.India Steamship. The COPT was also requested to give its final response to us with documentation and a copy to M/s.James Mackintosh & Co. Private Limited / M/s.India Steamship. M/s.James Mackintosh & Co. Private Limited / M/s.India Steamship was requested to furnish its comments on the final response of COPT to us with a copy to COPT. If there are gaps in the information furnished by COPT and JMCPL, additional information/ clarifications, in writing, will be sought from the concerned parties. It was decided that both the parties should complete the exchange of correspondence within 10 days.

10.2. The decisions taken at the joint hearing were communicated to COPT and JMCPL/ India Steamship vide our letter dated 20 June 2012 with a request to ensure that the exchange of correspondence is completed by both of them by 29 June 2012, as agreed at the joint hearing.

10.3. The COPT furnished its response vide its letter dated 26 June 2012. The COPT has furnished following documents in support of the payment made by it towards hire charges for the two tugs of 50 Ton Bollard Pull for the period from 15 September 2007 to 31 December 2007:

- (i). Letters of Acceptance of Tender for hiring tugs
- (ii). Copy of Charter Party Agreement
- (iii). Copy of Taking Over Certificate of the tugs
- (iv). Copy of the Invoices for the period from 15.9.2007 to 31.12.2007
- (v). Initial proposal submitted by Port dated 31 May 2007
- (vi). Board Resolution no. 51 & 54 dated 29.6.2007
- (vii). Letters from M/s.BPCL-KR dated 25.05.2007 & 2.06.2007 about commissioning period of SBM.

- (viii). Copy of the Petitioner's affidavit dated 1 August 2009 before Hon'ble High Court of Kerala praying for direction to COPT for recalculation of tug hire charges as per TAMP approved rates.

10.4. The COPT also furnished a description of chronology of events and facts relating to the incident. As decided at the joint hearing, the COPT also endorsed a copy of its letter dated 26 June 2012 to the claimants, M/s.JMCPL and India Steamship. The JMCPL also vide its letter dated 2 July 2012 furnished its comments on the final response of COPT with copy endorsed to COPT. We have not received any further comments from COPT on the response of JMCPL. The submissions of COPT and the comments of JMCPL are summarized below:

Sl. No	Points made by COPT	Comments of JMCPL
(i).	M.T. Ratnashalini carrying 82249 MT Crude oil, under the ownership of M/s.India Steamship, Kolkata and steamer agency of M/s.James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd., Cochin-3 grounded at the outer channel on 16/11/2007 while entering the Port. The Master of this 12.5 metre draft vessel erred in taking the vessel into the Port channels without waiting for boarding of the Port's pilot and his guidance for manoeuvring the vessel. Vessel was asked to wait 0.5 Nautical Mile West of Fare Way Buoy for the Pilots but the Master took the vessel to East of Fair Way Buoy by the time the Pilot boarded, leaving very little time for the Pilot to take control of the vessel.	JMCPL denies the allegations of blaming the Master of M.T. Ratnashalini for allegedly entering the port channel without waiting for the Port's Pilot. In fact, it is for the first time that the COPT is raising such an allegation. Even in the Writ Petition No. 12119/2008 of Hon'ble High Court of Kerala, the COPT had not raised such allegation. Their main contention before the Hon'ble High Court was that the role of the Pilot is only of an advisor and that the Master vessel retains the command of the vessel. Hence, it can be seen that the present allegation is new. Para 6 of the Counter Affidavit dated 18 July 2009 filed by COPT in W.P.No. 12119/2008 shows the falsity of the present allegation. (The JMCPL has furnished a copy of the counter affidavit dated 18 July 2009 filed by COPT.)
(ii).	Apprehensive of the vessel slipping into the active channel in the strong undercurrent and possible traffic blockage, Port immediately deployed its resources including the tugs hired for SPM operation to prevent the slippage, and for rescue operation of the grounded vessel. After lightering the vessel, the vessel could be freed from the grounded point through the help of Port's own and hired tugs.	---
(iii).	The vessel could be re-floated and towed into COT berth after 5 days of arduous struggle. Availability of the hired tugs with 50 ton bollard pull helped to complete this activity within this duration. Had there only the Port Tugs, with bollard pull 30 tons, the operation may not have been succeeded / more time could have been taken for re-floating the vessel.	It is submitted that when the efforts of the Port to re-float MT Ratnashalini failed, we chartered and brought in another tanker vessel 'MT Lady Chiara and the cargo of crude oil was transferred from MT Ratnashalini to MT Lady Chiara and thus lightened MT Ratnashalini and thereafter, MT Ratnashalini was re-floated.
(iv).	Port deployed other crafts like M V Venad, the buoy tender to relay the No.1 buoy in a position inside the channel because of grounding of the vessel just at the edge of the channel. The Port had not raised any bill in respect of this work necessitated by the negligence of the vessel.	--
(v).	The hire charges of tugs and crafts owned by the Port, berth hire charges, Pilotage, Port Dues etc., were collected at the rate	It is submitted that after the rescue operation, the COPT raised Exhibit P1 Demand statement for ₹22,94,396/- and

	notified by the TAMP and available in the Scale of Rates in force during the material time. The steamer agent had remitted the charges without demur.	Exhibit P2 demand statement for ₹9,49,316/- and we had remitted the same without any dispute since the same was in accordance with the TAMP rate prevailing at that time.
(vi).	Port hired two tugs of 50 ton Bollard pull to cater to the requirement of pull back operation at SPM and stationed the tugs at Cochin effective from 15/09/2007 in anticipation of commencement of SPM operation on payment of hire charge of ₹1.35 lakhs per day per tug and incurring expenditure on fuel and other consumables. The fact was intimated to TAMP with documentary evidence and it is mentioned under Para 5 of the Notification dated 30/12/2008.	<p>It is submitted that the Cochin Port had hired the 2 tugs of 50 Tons Bollard Pull exclusively for handling vessels at SBM as per the requirement of the MOU between Cochin Port and Bharath Petroleum Corporation (BPCL-KRL) (See letter dated 31 May 2007 issued by the FA & CAO of Cochin Port to the Director, TAMP which is attached to the above 1st cited letter). In fact the Cochin Port submitted their proposal for vessel related charges for SBM operations considering various factors like berthing / unberthing of vessels and handling of vessels at SBM and the risks involved in the same. Hence, they can collect such TAMP approved charges only for SBM operations and not for any other operations.</p> <p>Moreover, as can be clearly seen from Resolution No.51 (Agenda Item No.BI) of the Board of Trustees of Cochin Port (which is attached to the above 1st cited letter), the delay in commissioning of the SBM is attributable to BPCL-KRL and the Chairman of BPCL-KRL had acceded to the proposal of Cochin Port for meeting the additional financial burden incurred due to the said delay (para 56 of the Reso No.51) and the Board of Trustees of Cochin Port had resolved to realise the hire charges of the tugs for the interim period until the commissioning of the SBM from BPCL-KRL (para 57 of the Resolution No.51). Thus, it can be seen the Cochin Port must have already collected the hire charges of the Tugs for the period from 15/09/2007 till 03/12/2007 (the date of commissioning of the SBM) from BPCL-KRL. The attempt of the Cochin Port in realising the said charges again from the claimants can only be termed unjust enrichment, which is illegal. The JMCPL furnished a copy of the Resolution No.51.</p>
(vii).	The Port fixed charges in respect of hired tugs on ad-hoc basis in compliance with clause 2.17.1 to 2.17.4 of TAMP Guidelines dated 28/03/2005 and requested the TAMP for approval of the rates vide letter no.CAD/Costing/Tug-SBM/2007 dated 31/05/2007. The Authority after due deliberation and final hearing has notified the rates of hire charges on hired tugs on 30 December 2008 giving effect to the rates from 3 December 2007, the day on which the first SPM operation took place in Cochin. The	It is submitted that the ad-hoc rates fixed by the Port and submitted to TAMP vide letter No.CAD/Costing/Tug-SBM/2007 dated 31/05/2007 in compliance of Clause 2.17.1 to 1.17.4 of TAMP Guidelines were for "Vessel Related Charges for SBM Operations" and not for any other operations. Thus, COPT could collect the ad-hoc rates only for the operations carried out/in connections with SBM operations only, which is 20 Nautical Miles from the port. In fact as per Clause 2.17.1 to 2.17.4 of the TAMP notification for tariff

3799 49/12-13

	Board approved this adhoc rate vide Resolution No.54 dated 29.6.2007.	fixation, the port can submit a proposal whenever a tariff is not available in the notified scale of rates and such proposed rate can be levied on an ad-hoc basis and the said rate should be derived based on existing notified tariffs for comparable services and must be mutually agreed upon by the port and the user. It is respectfully submitted that none of the eventualities mentioned in the said clauses applies to the facts and circumstances of the case. In fact, Resolution No.54 (Agenda Item-D2) of the Board of Trustees of Cochin Port (which is attached to the above 1 st cited letter) deals only with proposal for 'vessel related charges for SBM operations' in accordance with the MOU executed between Cochin Port and BPCL-KRL. Moreover, Agenda Item-D2 dated 29 th June 2007 of Cochin Port (which is attached to the above 1 st cited letter) would show that the proposed rate was mutually agreed by the Port and M/s BPCL-KR in the MOU. This would go to show that the proposal submitted by Cochin Port before the TAMP was for vessel related charges for SBM Operations (which facility is being provided to M/s BPCL-KR only) and that the proposed rate was mutually agreed by Cochin Port and M/s BPCL-KR. The Cochin Port cannot take the contention that the said rates should be extended to other operations also.
(viii).	No TAMP notified rates were available for hired tugs during the rescue operation period i.e. 16 to 20 November 2007. Port, therefore, collected the hire charges of hired tugs at the Board approved ad-hoc rate of USD 1708.33 per hour per tug vide bill No.F/72121/11082 dt.26/03/2008 among other charges. M/s.James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd. vide letter dated 02/04/2008 was also informed that the account in the case of hired tugs would be regulated at the TAMP notified rates and excess, if any, would be refunded. It may please be noted that the service extended by the Port to the vessel was not an ordinary operation. The vessel was in distress and the Port deployed all its resources to perform the rescue operation which normally would have been carried out by foreign professional companies in the field. The vessel would have paid huge remuneration for such operation if professional salvage companies were engaged. It is also not out of place to mention here that the vessel owner could have availed P & I Club cover in this case since the grounding of the vessel was a known event. Even the full charges levied by the Port could have been reimbursed by P & I Club.	
(ix).	Aggrieved at the decision of the Port, the Owner and Agent of the vessel moved the Hon'ble High Court of Kerala (WP No.12119 of 2008) for order for reversal of the decision to apply the Board approved ad-hoc rate, with prayer for direction to Port to collect the hire charge of hired tugs at the rates available in the Scale of rate in force. After hearing both the sides, the Hon'ble Court vide its order dated 10 April 2008 directed the petitioners to furnish Bank Guarantee to the extent of ₹95 lakhs, which the petitioners duly complied with. Rebutting the arguments, Port contented that rates available in Scale of Rate could not be extended to the hired tugs as the rates notified by the TAMP were exclusively for the Port owned tugs / crafts and the case of hired tugs should be seen through different perspective.	The JMCPL has not furnished any comments.

(x).	<p>When TAMP notified the rates vide order dated 30/12/2008, Port re-calculated the hire charge of hired tugs at the rate notified by the TAMP to ₹47,19,056/- and after adjustment of the amount remitted by the petitioners balance due of ₹38,22,038/- had been remitted on 05/03/2010 and on receipt of the said amount, the Petitioners in their affidavit dated 1 August 2009 also submitted before the Honourable High Court that they were ready and willing to pay the amount if the hire charges was re-calculated at the TAMP notified rates for hired tugs "Ocean Symphony" and "Tag Shiv". Port released the above Bank Guarantee in compliance with the Court Order dated 10/03/2010 as prayed for by the Petitioners in their affidavit dated 01/08/2009.</p>	<p>It is re-iterated (as stated in our letter dated 11 May 2012 submitted before TAMP) that the TAMP Notification No.TAMP/32/2007-COPT dated 30/12/2008 has no applicability in the present case. It is also true that we had in our affidavit dated 1 August 2009 in W.P 12119/2008 submitted that we were ready and willing to pay the amount if the hire charges was re-calculated at the TAMP notified rates. But, as stated in our letter dated 11 May 2012, it was due a bonafide mistake and in order to get back the Bank Guarantee filed before the High Court, that we stated so. We paid the said amount believing the rate applicable for the said period was US\$ 825.18/hr and for getting back the Bank Guarantee filed before the High Court. The Bank Guarantee filed before the High Court was subsequently returned to us by the High Court as directed by the interim order dated 10/03/2010 in W.P (C) 12119/2008. It is submitted that even though, we had mistakenly paid ₹38,22,038/- in excess, the Cochin Port being a statutory authority cannot charge for any service not approved by TAMP and gain unjust enrichment.</p>
(xi).	<p>The Hon'ble High Court in its final order dated 24/02/2012 observed that no TAMP approved rate specific for the hired tugs was in existence during the period of rescue operation i.e. from 16 to 20 November 2007, that the TAMP notified rates had come into effect only from 3 December 2007 and directed the TAMP to take a decision in the matter after hearing both the petitioners and respondents within a period of 6 months.</p>	<p>The JMCPL has not furnished any comments.</p>
(xii).	<p>In compliance with the Court Order, Port submitted its claim before the TAMP emphasising the prayer for permission to apply the TAMP notified rates of USD 825.18 during the period of rescue operation i.e. 16 to 20 November 2007 while the petitioner prayed for direction to Port to apply the rates available in the Scale of Rate in force during the rescue operation. It is submitted that since TAMP has already notified a rate of US \$ 825.18 per tug per hour for the hire of tugs "Ocean Symphony" and "Tag Shiv" though from 3 December 2007, extension of the same rate for a period which is less than 3 weeks prior to 3 December 2007 is only reasonable.</p>	<p>It is submitted that the Claim filed by Cochin Port before TAMP for permission to apply USD 825.18 during the period of the rescue operation i.e. 16th to 20th November 2007 cannot be granted because as already stated the said rate was approved by TAMP as part of the vessel related charges for SBM Operations and most importantly as stated in para 5 above, the Board of Trustees of Cochin Port had resolved to realise the hire charges of the tugs for the interim period until the commissioning of the SBM from BPCL-KRL and must have already collected the hire charges of the Tugs for the period from 15/09/2007 till 03/12/2007 (the date of commissioning of the SBM) from BPCL-KRL and hence they cannot be allowed to make unjust enrichment by seeking to collect such charges from us.</p>

		<p>As regards the copies of invoices and letters of Ocean Sparkle Limited and TAG Sealogistics Limited produced by Cochin Port along with the above 1st cited letter, it is submitted that the same cannot be relied upon because it does not show that the amount has actually gone from the account of Cochin Port to their respective accounts. No bank statement is produced to prove such debiting. At any rate, the Board of Trustees of Cochin Port had resolved to realise the hire charges of the tugs for the interim period until the commissioning of the SBM from BPCL-KRL and they must have collected such charges from BPCL-KRL. Even otherwise, the said invoices and letters have no relevance to the present case because; the tug hire charges for SBM operations cannot be applied to other operations/ services. In fact, after we paid ₹22,94,396/- and ₹9,49,316/- towards Exhibit P1 and P2 Demand Statements, the Cochin Port themselves have confirmed that the rates charged by them are TAMP approved rates and they cannot waive or reduce the same. (See Exhibit P4 letter dtd 21/12/2007 issued by Cochin Port Trust attached to our Claim Statement). Now, they cannot turn around and say that a new rate has to be applied.</p>
(xiii).	<p>From the above, it is evident that Port has taken all possible measures to rescue the grounded vessel by deploying the hired tugs of the Port. Port has been paying daily hire charges and incurring other costs like fuel, water charges etc. Rescue / salvage operation at outer sea require high powered tugs, more energy, manpower, fuel consumption and is a very risky operation when compared to normal Pilotage operations. The grounded vessel could be re-floated only because of the deployment of the 50 ton Bollard Pull hired tugs. In this context, attention is invited to Port's letter dated 19.5.2012 refuting the various allegations made by M/s.James Mackintosh in their letter dated 25 April 2012.</p> <p>Considering all the above facts and the documents furnished, it has requested that TAMP may kindly accord permission to apply the TAMP notified rates of US \$ 825.18 per tug per hour as hire charges for the tugs "Ocean Symphony" and "Tag Shiv" for the rescue operation for the period from 16.11.2007 to 20.11.2007.</p>	<p>This Hon'ble Authority may kindly note that in para 16, page 10 of the judgment dated 24/02/2012 in W.P (C) 12119/2008, the Hon'ble High Court of Kerala has observed thus" That the vessel was grounded is an admitted fact in the writ petition. Various operations had to be done for salvaging it. Whether the rates charged are covered by the notification issued by the TAMP, is a disputed question now." Further in para 18, page 11 of the said judgment, the Hon'ble High Court had directed TAMP to find out whether the item of services rendered by the Port Trust is covered by the various notifications issued by the TAMP. Thus, the issue to be decided by this Hon'ble Authority is whether the rates already charged by the Cochin Port Trust vide Exhibit P1 and P2 demand statement and the present demand of the Cochin Port to apply USD 825.18 per tug per hour for the hired tugs are covered by TAMP notifications.</p> <p>In conclusion it is re-iterated that Cochin Port Trust cannot charge any rates which is not approved by TAMP and hence they are bound to re-calculate the tug hire charges payable for the hired tugs i.e. "Tug Ocean Symphony" and "Tug Shiv" as per the TAMP approved Scale of Rates prevalent at the relevant time (16/11/2007 to 20/11/2007) and reimburse the excess amount which was wrongly paid by us on 05/03/2010. The Cochin Port Trust is also</p>

		bound to release the amount of ₹3 lakhs which is currently illegally withheld by the Cochin Port from our Deposit Account even after disposal of the Writ Petition.
--	--	---

11. With reference to the totality of information collected during the processing of the case and submissions made by the parties, the following position emerges:

- (i). This case has been initiated based on the order passed by the Hon'ble High Court of Kerala on 24 February 2012 in the Writ Petition No.12119 of 2008 filed by M/s.India Steamship and M/s.James Mackintosh & Co. Pvt. Ltd. (JMCPL) against Cochin Port Trust (COPT) challenging the claim of COPT towards hire charges for deployment of two hired tugs for salvage operations from 16 November 2007 to 20 November 2007. Para 18 of the Order of the Hon'ble High Court contains the following directions:-
 - (a). The petitioners (JMCPL and India Steamship) and respondents (COPT and its officials) will forward their claims by filing appropriate statements before this Authority within one month from the date of receipt of the copy of the judgment.
 - (b). The Authority will consider whole aspect of the claim based on the pleas raised by the respective parties and find out whether the item of service rendered by the COPT is covered under various notifications issued by this Authority and if not will fix the Scale of Rates applicable for the service rendered by COPT for the salvage operations and other related activities and communicate the same to the respective parties.
 - (c). The entire exercise as stated above shall be completed within a further period of 6 months, i.e. 6 months from the date of filing claim statements by the respective parties.
- (ii). Based on the directions of the Hon'ble Court, the COPT filed its proposal vide its letter dated 20 March 2012 and the petitioners, M/s.India Steamship and M/s.JMCPL filed a joint claim statement dated 6 April 2012 which was received by us on 9 April 2012. The JMCPL reported that it had received the judgment copy on 7 March 2012 which is supported by documentary evidence and has stated that it has filed the claim statement on 6 April 2012 within the time limit of one month stipulated by the Hon'ble High Court. That being so, considering the time limit of 6 months stipulated by the Hon'ble Court to this Authority to comply with its directions, the time limit granted to this Authority to comply with the directions of the Hon'ble Court expires on 6 October 2012.
- (iii). The proposal filed by COPT vide its letter dated 20 March 2012 and joint claim statement filed by JMCPL vide their letter dated 6 April 2012 along with the subsequent comments / submissions made and documents furnished by the respective parties are considered in this analysis.
- (iv). The matter brought before this Authority by the parties is related to the dispute between JMCPL and COPT on the charges payable by JMCPL to COPT for the tug "Ocean Symphony" and tug "Shiva" deployed by COPT for salvage operations from 16.11.2007 to 20.11.2007 in connection with reported grounding of the vessel M.T. Ratna Shalini. The position of the COPT is to apply the rate of US\$ 825.18 per hour per tug prescribed in the Order dated 17 December 2008 for pull back operations at SPM for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008 also for the said tugs deployed for salvage operations from 16 November 2007 to 20 November 2007. On the other hand, the position of JMCPL is that COPT should levy the rate of ₹13,300/- per hour applicable for mooring tugs prescribed in the Scale of Rates of COPT prevailing during the relevant point of time when the salvage operations were carried out by COPT.
- (v). (a). As per the directions of the Hon'ble Court, the first issue to be decided is whether the service rendered by the COPT for salvage of the vessel is covered by the Scale of Rates notified by this Authority for COPT.

3799 5712-14

- (b). This Authority passed an Order No.TAMP/63/2005-COPT dated 25 January 2007 disposing off the proposal of the COPT for general revision of its Scale of Rates. This Order dated 25 January 2007 along with the Scale of Rates was notified in the Gazette of India on 9 February 2007 vide Gazette No.38. This SOR came into force after expiry of 30 days from the date of notification with a validity upto 31 March 2009. That being so, the period from 16 November 2007 to 20 November 2007 during which salvage operations were carried out is covered by the Scale of Rates notified in the Gazette of India on 9 February 2007.

Subsequently, this Authority vide Order No.TAMP/32/2007-COPT dated 17 December 2008, inter-alia, prescribed the tug hire charges for pullback operations at Single Point Mooring (SPM) at COPT, which was effective from 3 December 2007 (date of commencement of SPM operations) with validity upto 31 March 2009.

- (c). The above mentioned two notifications do not prescribe rates for salvage operations. The services rendered by the COPT for salvage of the vessel appear to be one time operation under emergency conditions at the request of the JMCPL, when the vessel was in distress.
- (d). With reference to the position reported by the COPT that ad hoc rates of US\$ 1708.33 per hour per tug approved by its Board of Trustees on 29 June 2007 was available during the period of salvage operations from 16 to 20 November 2007, it is to be noted that the COPT in its earlier proposal of 31 May 2007 for fixing tariff for SPM operations did not mention about fixation of ad hoc rates by the Board of Trustees of COPT and also did not seek approval for the ad hoc rates, as claimed by the port now. This is established by the position that the Board of Trustees of COPT had fixed the ad hoc rates in its meeting held on 29 June 2007 subsequent to the date of filing the proposal with this Authority which was on 31 May 2007. It is noteworthy that this Authority did not recognise any ad hoc rates for deployment of tugs for pullback operations in its Order dated 17 December 2008. Hence, the contention of the COPT that levy of ad hoc rate by it for the salvage operations was as per the provisions of clause 2.17.1 to 2.17.4 of the tariff guidelines of March 2005 does not appear to be in order.
- (e). The above position shows that tariff for salvage operations was not available in the Scale of Rates of COPT during the relevant period of 16 November 2007 to 20 November 2007. In the absence of rates available at the COPT for salvage operations, this Authority is mandated to fix the rates for the services rendered by the COPT for salvage operations and related activities during the period from 16 November 2007 to 20 November 2007 as per the directions of the Hon'ble High Court.
- (f). The details of whole range of services offered by the COPT for salvage operations and other related activities in connection with the salvage of the vessel M.T. Ratna Shalini during the period from 16.11.2007 to 20.11.2007 are not made available to us by any of the parties. In any case, the dispute between COPT and JMCPL, as per their respective claim statements, is only with reference to the charges payable for the two hired tugs deployed for salvage operations from 16 November 2007 to 20 November 2007. That being so, the exercise on hand is limited to fixation of hire charges for the said two tugs deployed by COPT for salvage operations from 16.11.2007 to 20.11.2007.
- (vi). (a). The Order of the Hon'ble High Court requires this Authority to consider the whole aspects of claim and pleas made by the respective parties in deciding the case. Accordingly, the submissions of the COPT and JMCPL with reference to the charges payable for the hired tugs "Ocean Symphony" and "Shiva" for salvage operations carried out from 16.11.07 to 20.11.07 are discussed below:
- (b). The submission of COPT is that the charges prescribed for deployment of the hired tugs for pull back operations with effect from 3 December 2007

may be made applicable to salvage operations carried out during the period prior to 3 December 2007 since the same tugs were deployed for salvage operations and salvage operations are more difficult and risky than pullback operations. The JMCPL is not agreeable to this position of COPT mainly on the premise that the said rate was not in force during the period of salvage operations and pullback operations which take place at the SPM for which rates were prescribed cannot be compared to the salvage operations.

- (c). The tariff guidelines of 2005 require this Authority to fix the Scale of Rates for the services rendered by the Major Port Trusts and Private Terminals thereat on cost plus return on capital employed approach. That being so, the cost incurred by COPT in connection with the deployment of tugs may only be relevant irrespective of the purpose for which the tugs were deployed. The said two tugs are hired by COPT and the hire charges for the said two tugs are same irrespective of the position whether they are deployed for pullback operations or salvage operations. Keeping in view the position that the hire charges is the major cost item in the fixation of charges leviable by the COPT from the users for the hired tugs, applying the rates prescribed for use of the said tugs for pullback operations to salvage operations may not be inconsistent.

However, in the Order dated 17 December 2008, the unit hire rate for deployment of hired tugs for pullback operations for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008 was determined based on the revenue requirement from the pullback operations and actual pullback operational time of 2302 hours reported by the port for the said period. The actual pullback operational hours reported by the COPT was based on the actual vessel traffic that availed SPM facility during the period from 3 December 2007 to 30 September 2008. Since the rate so decided was dependent on the vessel traffic that availed SPM facility, the unit rate prescribed for tugs for pullback operations may not be relevant for salvage operations. In view of the position brought out above, the hire rate of US\$ 825.18 per tug per hour approved in the Order dated 17 December 2008 for pull back operations for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008 cannot be applied to salvage operations carried out from 16 November to 20 November 2007, as requested by COPT.

- (d). With reference to the contention of JMCPL that COPT can levy the rate only as per the Scale of Rates in force at the time of salvage operations and therefore, the hire charges for mooring tugs prescribed in the (then) existing Scale of Rates at ₹13,300/- per hour per tug should be applied, it has to be recognised that the hire charges for mooring tugs prescribed in the then existing Scale of Rates for the port owned tugs were fixed based on the overall financial / cost position of the port and not on stand alone basis. Further, the position reported by the COPT that mooring tugs owned by the port are of lower capacity compared to the hired tugs deployed for salvage operations cannot be ignored. The tugs "Ocean Symphony" and "Shiva" deployed by COPT for salvage operations are hired by COPT. The COPT has incurred the hire charges during the period of salvage operations, which is already recognized in the Order dated 17 December 2008. Therefore, this Authority is not inclined to go into the doubts expressed by JMCPL with reference to the actual payment made by COPT. In view of the above, the hire charges for port owned mooring tugs prescribed at ₹13,300/- per hour in the (then) existing Scale of Rates of COPT cannot be applied to hired tugs deployed for salvage operations, as requested by the JMCPL.

Further, the contention of the JMCPL that rates as per the approved Scale of Rates prevalent at COPT at the relevant time should only be applied may not hold good since the Hon'ble High Court of Kerala has mandated this Authority to fix the rate for salvage operations if the same are not covered by the then existing rates. As already brought out, the then existing Scale of Rates of COPT does not cover tariff for salvage operations.

- (vii). After considering the whole aspect of the claims / pleas made by the respective parties, as required by the directions of the Hon'ble High Court of Kerala and since the then existing Scale of Rates did not cover rates for salvage operations, it is necessary to fix the rate now for hired tugs "Ocean Symphony" and "Shiva" deployed by COPT for salvage operations from 16 November 2007 to 20 November 2007.
- (viii). In the Order dated 17 December 2008, the revenue requirement for deployment of hired tugs for pullback operations was computed by taking into account the hire charges of tugs, fuel cost, water cost, overheads and a margin of 6% on total cost and the unit rate was arrived by taking into consideration the revenue requirement and the pullback operational hours, as proposed by the COPT in the relevant proposal. Since the same tugs which were meant for pullback operations were deployed for salvage operations also, it may be appropriate to follow the same approach for determination of the rate for the hired tugs deployed by COPT for salvage operations from 16 November 2007 to 20 November 2007. The determination of rate is discussed in the following paragraphs:
- (a). As recorded in paragraph 11 (vii) (a) of Order dated 17 December 2008, the hire charges payable by COPT for the said two tugs is ₹1,35,000/- per tug per day. Accordingly, the hire charges for the two tugs for 5 days from 16 to 20 November 2007 are considered, which works out to ₹13,50,000/-.
- (b). The JMCPL in its claim statement of 6 April 2012 has furnished a copy of the statement of workings giving details of charges in respect of salvage operations reported to be the demand notice raised by COPT. The details, inter-alia, contain the information about actual consumption and cost of fuel in respect of tugs "Ocean Symphony" and "Shiva" during the period of salvage operations from 16 to 20 November 2007. Incidentally, the COPT has neither denied nor pointed out any errors in the figures reported in the statement furnished by JMCPL except saying that it is the internal record of COPT and not the demand notice raised by it. JMCPL also has no disputes over the information contained in the said statement. Therefore, the information with regard to actual fuel cost available in the working statement is taken into account.
- As per the statement, Tug "Ocean Symphony" has consumed 7.020 KL of fuel @ ₹33,743 per KL which amounts to ₹2,36,876/-. Likewise, the tug Shiva has consumed 6.12 KL of fuel @ ₹33,743/- per KL amounting to ₹2,06,507/-. The total fuel cost for both tugs works out to ₹4,43,383/- and the same is considered as the actual cost incurred by COPT towards supply of fuel for the said two tugs during the period of salvage operations.
- (c). Apart from hire charges and fuel cost, the water charges reported by COPT at actuals was also considered as an item of cost while fixing the hire charges for deployment of tugs for pullback operations from 3 December 2007 to 30 September 2008 vide Order dated 17 December 2008. As per the cost statement attached as Annex-I to Order dated 17 December 2008, the water charges for a period of 302 days from 3 December 2007 to September 2008 has been considered at ₹1,10,601/- as reported by the COPT. Accordingly, the average cost of water consumption works out to around ₹366/- per day per tug. Therefore, the cost of water during the salvage operation days from 16.11.07 to 20.11.07 (5 days) is calculated based on the average cost of water consumed per day during the period from 3 December 2007 to 30 September 2008. Accordingly, the total water cost for 5 days for two tugs works out to ₹3,662/-.
- (d). The overheads @ 10% of the tug hire charges and margin @ 6% of the total cost are considered following the approach adopted in the Order dated 17 December 2008.
- (e). The total cost plus margin for the two tugs for 5 days of salvage operation works out to ₹20,47,968/-.

- (f). The total hours of deployment of the tugs Ocean Symphony and Shiva for salvage operations from 16 November 2007 to 20 November 2007 is reported at 146 hours in the statement attached to the COPT's letter dated 23 January 2008. Based on the total cost plus margin of ₹20,47,968/- and actual salvage operational hours of the two tugs at 146 hours, the unit rate works out to ₹14,027/- per hour per tug.
- (g). A cost statement based on the above analysis showing details of figures considered in the Order dated 17 December 2008 for arriving at the hire charges for deployment of tugs for pullback operations from 3 December 2007 to 30 September 2008 and the figures considered now for the computation of charges for hired tugs deployed by COPT for salvage operations from 16 November 2007 to 20 November 2007 is attached as Annex.
- (h). Since deployment of tugs for salvage operations is not a regular service rendered by the port and also keeping in view the exercise on hand is limited to fixation of hire charges for the specific occasion of deployment of tugs from 16.11.2007 to 20.11.2007, as directed by the Hon'ble High Court of Kerala, the question of prescribing separate rates for foreign going vessels and coastal vessels does not arise. Further, since the service is already rendered, the exchange rate prevailed during the salvage operations may have to be considered for prescription of the rate in US\$ terms. Such an exercise, in this case, may not serve any purpose since the rate is not meant for common application and future use. Accordingly, the hire charges in this case is fixed in Rupee terms only.
- (ix). As recorded in paragraph 11 (vii) (c) of the Order dated 17 December 2008, the actual tug hire charges incurred by COPT for the period from 15 September 2007 to 30 September 2008 has been considered as an item of cost for arriving at the revenue requirement for fixation of tug hire charges for pullback operations for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008. That being so, the actual tug hire charges incurred by COPT for the period from 16 November 2007 to 20 November 2007 has also been considered as an item of cost while fixing hire charges for pullback operations for the said period. Therefore, recovery of charges for the same tugs for the same period from JMCPL also would result in additional revenue to the port. The JMCPL has also rightly pointed out this position and stated that the COPT must have already recovered the cost incurred by it in this regard from Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) by levy of tug hire charges for pullback operations and further recovery of the hire charges from JMCPL would be seen as an unjust enrichment to the port. This position calls for direction to the COPT to refund the excess recovery ought to have been made from BPCL by levying the charges prescribed in the tariff Order dated 17 December 2008 for the period from 3 December 2007 to 30 September 2008. The tug hire charges for two tugs for the period from 16.11.2007 to 20.11.07 along with 10% overheads and 6% margin thereon, works out to ₹15,74,100/-. Therefore, the COPT is directed to refund the sum of ₹15,74,100/- to BPCL towards excess recovery of tug hire charges for pullback operations for the period from 3.12.07 to 30.09.08.
- (x). As a matter of abundant caution, it is clarified that the rate fixed in this case will be applicable only for the salvage operations carried out by the COPT from 16 November 2007 to 20 November 2007 by deploying two hired tugs and it will not be a commonly applicable rate for salvage operations and it would not be incorporated in the Scale of Rates of COPT.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the hire charge of ₹14,027/- per hour per tug for tug "Ocean Symphony" and tug "Shiva" deployed for salvage operations in respect of vessel M.T. Ratna Shalini from 16 November 2007 to 20 November 2007.

12.2. The COPT is directed to refund the sum of ₹15,74,100/- to BPCL towards excess recovery of tug hire charges for pullback operations for the period from 3.12.07 to 30.09.08.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/143/12/Exty.]

ANNEX
COMPUTATION OF TUG HIRE CHARGE FOR DEPLOYMENT OF HIRED TUGS BY COPT FOR SALVAGE OPERATIONS IN RESPECT OF VESSEL
M.T. RATNA SHALINI FROM 16 NOVEMBER 2007 TO 20 NOVEMBER 2007

Sr. No.	Particulars	Considered in the tariff Order of 17 December 2008 for the period from 3.12.07 to 30.09.08 for pullback operations vide Annex-I to the Order of 17 December 2008		Considered now for computation of charges for deployment of tugs for salvage operations from 16.11.07 to 20.11.07	
		Workings	Amount (Rs.)	Workings	Amount (Rs.)
1	Hire charges of Tugs	(Rs.135000 per day per tug for 381 days from 15.9.07 to 30.9.08)	51435000	(Rs.135000 per day per tug for 5 days from 16.11.07 to 20.11.07 for two tugs)	1350000
2	Fuel Cost	(Actual as reported by COPT in Oct'08)	6644781	Tug Shiva 7.020 KL @ Rs 33743/KL - Rs.236876 and Ocean Symphony 6.12 KL @ Rs.33743/KL - Rs.206507 based on details furnished in the statement submitted by JMCPL which is reported to be the internal notings of COPT as per COPT	443383
3	Water Cost	(Actual as reported by COPT in Oct'08)	110601	110601 / 302 days (3.12.07 to 30.9.08) x 5 days (16.11.07 to 20.11.07) for two tugs	3662
4	Overheads	@ 10% of Tug hire charges	5143500	@ 10% of Tug hire charges	135000
5	Total cost (1 to 5)		63333882		1932045
6	Margin	6% on Total Cost (excluding hire charge for the idling period from 15.9.07 to 02.12.07)	3096143	6% on Total Cost	115923
7	Total cost + margin (5 + 6)		66430025		2047968
8	Actual hrs. of operation of tugs	Pull back operation hours	2302	Actual salvage operation hours for two tugs	146
9	Cost per tug per hour (Sl. No.7 / 8)		28858		14027
10	Rate per tug per hour Foreign vessel (in US\$) Coastal vessel (in Rs.)		825.18 19586		14027 ---